

# EL CORREDOR ANDINO EN EL MARCO DE LOS ACTUALES PROCESOS DE INTEGRACION.

María Eugenia Cepparo de Grosso\*

## 1. El problema y su marco teórico

Una paradójica dualidad fue el motivo de este estudio que a su vez integra un proyecto más amplio (Cepparo de Grosso, 1995): una vía de comunicación que recorre un espacio fronterizo y cordillerano pero inserta en el proceso de la globalización económica actual; y una sociedad local percibida como marginada en una vertiente, y detectada como relativamente integrada en la otra. Es lo que sucede a lo largo del tramo cordillerano del Corredor bioceánico más activo del extremo sur americano y que une la provincia de Mendoza en Argentina con la V Región de Chile. Mientras la ruta internacional mejora sus servicios y se convierte en una vía de acceso fundamental para la integración argentino-chilena y para otros países latinoamericanos, las poblaciones de la vertiente argentina ven paralizados o empobrecidos sus roles y las chilenas enriquecidos.

Las alternativas de explicación se apoyan en las condiciones espaciales de un marco natural vulnerable pero imponente a la vez. Territorio y propiedades que ya no son vistos como el soporte tradicional sino como parte de los procesos a los que se les unen los mecanismos de los fluctuantes y variados comportamientos temporales de las actitudes y disposiciones.

Las fundamentaciones también se basan en las decisiones de los distintos sectores de la sociedad. Demuestran la valoración de este territorio por parte de los Estados y de su población.

La consideración de la posición de los distintos actores sociales, a partir de la lectura crítica de artículos periodísticos de dos diarios muy importantes para cada país, es el tema fundamental de este trabajo. Permitirá completar la definición del comportamiento de los elementos en estudio en el marco de la marginalidad y/o integración - globalización que impera en el desarrollo económico actual.

Precisamente, los conceptos que guían la explicación son los de **periferia**, **marginalidad** (Leimgruber, 1994) e **integración**; o sus renovadas denominaciones de **nueva territorialidad de los sucesos** (Ciccolella, 1994), **economía mundo** (Gejo, 1995), **globalización o mundialización económica** (Santos, 1993, Rofman, 1994; Dollfus, 1995, Vázquez Presedo, 1996).

La localización fronteriza de una zona como la que se estudia, no significa que siempre se comporte como una región periférica con la distintiva connotación negativa que tiene ese término (desde el punto de vista económico, significa dependiente de un centro, desprovisto de iniciativa y defectuoso espíritu innovador). La situación es ligeramente diferente con el concepto de marginalidad porque su aplicación es más vasta que el de periferia y su significado (cerrado, limitado, aislado social, económica y políticamente, y carente de innovación) es más areal. (Leimgruber, 1994)

Jones y Leimgruber (1994) aclaran que el aislamiento o la dificultad en la movilidad en las montañas, es una fuerte razón para la marginalidad socio-económica de las sociedades que la habitan. Sin embargo, los efectos de la globalización de la economía, entendida entre otras tantas cosas como la introducción de los territorios nacionales en la economía internacional, en constante búsqueda de nuevos e integrados mercados; y las reformas técnico-productivas en las comunicaciones han incorporado, poco a poco, los ambientes montañosos, a los sistemas

---

\* Prof. Titular, U.N.C., Invest. del CONICET, Mendoza, Argentina.

económicos mundiales. Proceso que confirma la importancia que se le asigna actualmente a la modalidad que tiene un espacio para conectarse con el exterior, aún más que el lugar donde se ubica.

Es así que los cambios profundos en la macroeconomía inyectan nuevos roles a determinados escenarios estratégicos de importancia internacional, ya sea las fronteras, aún las que coinciden con cordones montañosos, como los corredores bioceánicos. Sin embargo, se ha comprobado que la escala de los estudios es un importante elemento de diferenciación entre los conceptos de referencia: lo que puede ser marginal en un nivel de resolución, puede ser periférico o incluso integrado en otro. (Leimgruber, 1994)

Es por ello y coherente con el marco teórico seleccionado, la visión crítica de las actitudes de los agentes sociales a partir de la lectura de textos periodísticos, intenta descubrir el papel del área de estudio en los siguientes niveles de resolución:

1. el que se relaciona con el ámbito local;
2. el que se extiende al contexto regional, en donde intervienen las relaciones entre la ciudad de Mendoza y la V Región en Chile.
3. el que se amplía a la visión global o mundial de los procesos.

## **1. El dinamismo de las poblaciones y de la ruta. La fuerza de las posibilidades y limitaciones.**

Uno de los elementos más reveladores del dinamismo espacial son los centros poblados. Por ellos se comenzó el estudio y especialmente por determinadas propiedades que mejor reflejan sus vitalidades.

En relación a la distribución espacial de los asentamientos, las diferencias no se dejan esperar. La vertiente mendocina se caracteriza por el lineamiento y distanciamiento de los centros que siguen a los ejes de fijación como son el río Mendoza, la ruta nacional Nro. 7 y el paralizado FFCC Trasandino y separados, además, por dilatadas áreas vacías. En la vertiente chilena se suceden un mayor número de poblados a lo largo de ruta Nro. 60 y se concentran pequeños centros en torno a Los Andes y San Felipe, recorridos, a su vez, por el río Aconcagua y el FFCC. Centros que, por otra parte, superan ampliamente el número de habitantes de los del trayecto argentino. Fig. 1.

El juego de las propiedades climáticas, edáficas, geomorfológicas e hidrológicas benefician en mayor medida a los asentamientos chilenos que a los argentinos.

La intensidad con que se manifiestan las limitaciones de las condiciones ambientales en la vertiente mendocina, afecta el dinamismo, la integración de los centros y el equilibrio de las posibilidades para la ocupación y la circulación. En el flanco argentino, los ejes de fijación, casi permanentemente ajustados por los contrafuertes montañosos, las rigurosas condiciones climáticas y la escasez de suelo fértil en las áreas de las pequeñas a medianas planicies, restringen la ocupación a una forma puntual y dispersa, y obstaculizan su expansión, aún en las cuencas de mayor amplitud como en el valle de Uspallata en donde ha crecido la única población más importante.

En la vertiente chilena al igual que la argentina, los sectores más altos e inhóspitos de la montaña rechazan la población. Sin embargo, por debajo de los 1.800 m.s.n.m., las condiciones climáticas, topográficas y edáficas más favorables, permiten la expansión paulatina de los asentamientos y de los cultivos intensivos a ambos lados del río Aconcagua hasta el pie de los contrafuertes montañosos. Estas posibilidades adquieren su mejor expresión en la depresión ocupada por las ciudades de Los Andes y San Felipe.

Estas diferentes alternativas influyen en el ordenamiento jerárquico de las poblaciones. Con respecto a las mendocinas, es absoluta la supremacía de Uspallata en detrimento de las demás, las que presentan frecuentes irregularidades en los crecimientos intercensales, predominando las que experimentan el descenso continuo. La relación rango-tamaño de los centros chilenos refleja que Los Andes y San Felipe comparten casi equitativamente los primeros lugares, comportándose como una distribución primada. Es una situación diferente a la del trayecto mendocino, en donde Uspallata ocupa la primera posición en la curva de la distribución de los centros según su tamaño, con un intervalo muy marcado con respecto al resto de los asentamientos. Sin embargo, ambos casos manifiestan una tendencia hacia la desorganización funcional y desequilibrios en la evolución de la población. (Cepparo de Grosso, M.E., 1995)

Por último, la jerarquía de los servicios de los asentamientos chilenos, es otra clara diferencia con los argentinos. El modelo centro-periferia que desde el período colonial rigió en la economía de los países latinoamericanos les dio su función a estas poblaciones. En Los Andes y San Felipe, descansaban y se abastecían los viajeros que comerciaban con Argentina. Los Andes continuó con esa actividad convirtiéndose en un importante puerto terrestre internacional. San Felipe se diversificó, definiéndose como centro urbano ligado a la agricultura y la agroindustria. (Negrete Sepúlveda, J, 1982) La categoría de las funciones administrativas, comerciales y financieras de Valparaíso, la metrópoli regional a 130 km aproximadamente, y de Santiago, la metrópoli nacional a 80 km, originan flujos de todo tipo y satisfacen solamente las necesidades más específicas. Relaciones beneficiadas por una muy buena red de circulación que las une entre sí. A estos indicadores se suma el hecho de que la mayoría de los centros chilenos presenta una tendencia al crecimiento continuo entre los períodos intercensales. (Cepparo de Grosso, M.E., 1995)

En el tramo argentino, el equipamiento es elemental. Por lo tanto, para las necesidades más complejas deben recurrir al centro local más cercano, Luján de Cuyo, o a la metrópoli regional, la ciudad de Mendoza, a 100 km aproximadamente cada una del centro más importante que es Uspallata y unidos por una sola vía de acceso. Este asentamiento tiene una larga tradición de asentamiento aborigen, de paso, descanso y provisión a las expediciones colonizadoras y militares, y de explotación minera y ganadera. Las actividades actuales están relacionadas con su papel de principal proveedor de los servicios, que aunque limitados, son los más completos del área. Organismos de seguridad, de administración pública y un pequeño sector privado cumplen funciones de apoyo a la defensa fronteriza, al transporte internacional y al turismo, además de satisfacer las necesidades básicas de su población. (Cepparo de Grosso, M.E. y Vargas R., 1996)

En definitiva, los contrastes resaltan, especialmente, en las planicies intermontanas de ambas fajas fronterizas.

El otro elemento considerado como ejemplificador del dinamismo espacial son los ejes de circulación. El estudio de los movimientos de salida y entrada de vehículos, cargas y pasajeros a lo largo de los últimos 10 años por la ruta internacional que une Mendoza con la V Región, ha reflejado que las contradicciones se acentúan. Actualmente éste es el cruce fronterizo que ocupa el segundo lugar en la Argentina por su dinamismo debido a su importancia en el intercambio comercial entre Chile, Brasil y Argentina, y porque posibilita la salida de los productos argentinos y los del MERCOSUR hacia el Pacífico. Sin embargo, el incremento en el tránsito de cargas y pasajeros no ha impactado por igual en todos los núcleos de ambas vertientes. En una de ellas, el camino es el único protagonista; y en la otra, los centros poblados experimentan con mayor intensidad la influencia del intenso movimiento comercial que circula por la ruta internacional. (Cepparo de Grosso, M.E., 1996)

## 2. El peso de los últimos procesos de decisión

El dinamismo que se vislumbraba en las relaciones entre Argentina y Chile hasta 1980, ha ido en aumento, favorecido por los Convenios de Complementación Económica y por las expectativas creadas luego de la formación del MERCOSUR, el que busca nuevas relaciones comerciales con los países del Pacífico.

A partir de ese año, Argentina y Chile tienden a insertarse aceleradamente en el nuevo modelo económico mundial. Proceso que, de acuerdo a los renovados principios de la globalización o nueva territorialidad de los fenómenos, es irreversible porque depende de factores externos condicionantes e internos de necesidad. Dependencia que surge de la transnacionalización de la actividad económica en general, y de la industrial en particular.

Este hecho, más la instalación de la democracia y el éxito de ciertos cambios estratégicos en sus políticas, iniciadas décadas atrás, contribuyen a que los dos países vecinos estén viviendo un momento de grandes expectativas.

En el caso argentino, se combinan varios factores: la estabilidad política después de la sucesión de gobiernos militares con períodos constitucionales de corta duración, la aceleración en los procesos de reestructuración económica, la innovación tecnológica, la reconversión productiva, la transferencia al sector privado de asuntos tradicionalmente resueltos por el Estado y el replanteo ante la banca acreedora de los compromisos del endeudamiento externo. Todos ellos implican un nuevo desafío, inédito en los últimos 50 años, tanto para el empresariado público como privado y para toda la sociedad. (Laurelli, Rofman, 1991)

La economía argentina se encuentra ahora abierta a las corrientes de comercio internacional, a tono con la globalización. La iniciativa privada participa de la modernización de la infraestructura, servicios, producción, etc. Eficiencia que se hace palpable entre otras tantas cosas, en las transformaciones operadas en la operatividad y estructura de los ejes de circulación como son los Corredores productivos. Sin embargo, la profunda reconversión en el sistema no ha sido acompañada por un equitativo desarrollo regional y una adecuada planificación urbana. Las desigualdades siguen existiendo y parecen acentuarse en las microregiones periféricas como las del área de estudio.

En el caso chileno, esta etapa experimenta las consecuencias de una larga y relevante serie de hechos que en parte se heredan de la etapa anterior. Uno de ellos es la sucesión de tres gobiernos de marcadas diferencias: el demócrata-cristiano, el de izquierda y el de las fuerzas armadas, cada uno con variaciones en las decisiones políticas, económicas y sociales; y en los modelos de desarrollo propuestos. En segundo lugar, la extraordinaria cantidad de modificaciones estructurales, y ventajosas desde el punto de vista económico, que se fueron superponiendo unas a otras. (Labra, 1982).

Con respecto a las relaciones entre Argentina y Chile, a partir de 1984 se suceden, más frecuentemente, numerosos tratados de complementación económica y acuerdos de distinta naturaleza que se extienden más allá de los intereses meramente comerciales. La culminación más importante de estos entendimientos es la firma del Acuerdo de Complementación Económica en 1991, cuyos lineamientos fundamentales son: facilitar la inversión, incrementar los flujos comerciales, estimular la integración física y energética.

En cuanto a los otros países vecinos, también participaron de este proceso de integración, que se inició varias décadas atrás siempre con la intención de promover el acercamiento pero sin resultados efectivos hasta que finalmente culminaron con la firma del Tratado del Mercado Común del Sur en Asunción en 1991. Las relaciones comerciales entre los países integrantes de este tratado tienen como uno de los objetivos más importantes la salida hacia el Pacífico a través de Chile.

Todos ven al Corredor Andino como el eje que hace posible una mejor comunicación entre ellos y con el bloque asiático, uno de los espacios de mayor atracción comercial del modelo económico globalizador actual. Las transacciones comerciales, el paso constante de los transportes de carga y pasajeros, y los proyectos, aprobados o no, que intentan mejorar los servicios a la circulación, se suman y corroboran el creciente interés de los países por priorizar este corredor. Los centros cordilleranos actúan como lugar de paso, y este "canal, como el mejor enlace.

De todas las etapas socioeconómicas compartidas por los dos países, es ésta la que ha manifestado una mayor vitalidad en el eje de circulación. Hecho que no significa necesariamente un correlato con la evolución y desarrollo de los asentamientos ubicados en sus bordes, ni con la integración plena de los mismos a los procesos económicos, sociales y políticos de la época.

### **3. El mensaje de los agentes sociales y el rol actual del Corredor andino. Visión crítica desde la lectura de textos periodísticos.**

Con el fin de captar la opinión que tienen los distintos actores sociales sobre el rol que el Corredor desempeña actualmente en las vinculaciones entre los dos países vecinos, o entre el Mercosur + Chile, o el Mercosur y otros bloques económicos, se ha realizado el seguimiento exhaustivo y análisis crítico de artículos periodísticos de los diarios de mayor tiraje en cada país, Clarín y El Mercurio.

El fin es descubrir el papel que cada país le asigna a este tramo del Corredor en relación a los contactos que lo involucran, a las decisiones que lo están afectando y a la opinión de los agentes sociales relacionados con él. Estos últimos son precisamente los pobladores, los productores, empresarios, transportistas y los organismos de resolución y ejecución pública y privada. Además, se buscó determinar el impacto que produce en las decisiones la intensa circulación de cargas y pasajeros que lo atraviezan.

Esta cobertura periodística logró resultados favorables debido a que alcanzó otra visualización de la relación entre el corredor y la política integracionista de los estados, y permitió definir la tendencia y las cadenas causales de las decisiones que lo afectan como vía de acceso.

En el marco del enfoque hermenéutico, se combinaron diferentes metodologías para captar el mensaje periodístico y llegar a lo implícito de los textos. Son las correspondientes a la comprensión de la noticia (Van Dijk, 1990), al del análisis del contenido (Bardin, 1986) y a la Psicolinguística (Gómez de Erice, 1995) Permitieron alcanzar el objetivo propuesto, es decir, ir más allá de la lectura superficial.

El momento heurístico une a esos métodos a partir de la primera percepción de la noticia y de la lectura denotativa y connotativa íntimamente unida a la decodificación, interpretación e integración de la información. En efecto, la culminación metodológica es la combinación de toda la información a través de redes conceptuales que no responden a la linealidad inicial del texto periodístico.

El análisis crítico abarcó el período de un año, desde el 1 de noviembre de 1994, dos meses antes de la iniciación del MERCOSUR hasta el 31 de octubre de 1995, unos días después de la V Cumbre Iberoamericana. Se consideraron 391 artículos, 156 del Clarín y 235 de El Mercurio. Se refieren a argumentos de distintos emisores públicos y privados, y se clasifican en notas, editoriales y reportajes. Es importante resaltar la ausencia de la opinión local sobre los problemas del Corredor o sobre los efectos de la creciente integración en los asentamientos cordilleranos e intermontanos del área.

La lectura de los archivos se orientó hacia diferentes temáticas relacionadas, principalmente, con la escala regional e internacional donde se inserta el "canal". Así por ejemplo, del Clarín se consideró: la articulación integradora del MERCOSUR, de acuerdo a los contactos de Argentina con Chile y con los otros bloques; y el desempeño del Corredor en esas vinculaciones. Del archivo de El Mercurio se analizó: la posición política y económica de Chile y sus relaciones internacionales; y la función del Corredor en esas conexiones. Del análisis detallado de los titulares de las noticias, surgen interesantes apreciaciones. Según la totalidad de artículos de El Mercurio, los que se refieren a la relación Chile-MERCOSUR, ocupan aproximadamente el 45% de los mismos, muy cerca del 30% que abarca el tema de Chile y los otros bloques. Las decisiones argentinas y sus posibles impactos en las de ese país ocupan el 10%. Y la problemática de la V Región y el Corredor Andino significa más del 15% del total de las notas.

En el Clarín, la relación Argentina-MERCOSUR abarca el 55% de las noticias a lo largo del año considerado; las decisiones chilenas con respecto a su integración al bloque latinoamericano o a otros bloques externos ocupan aproximadamente el 20% del total. Y finalmente los artículos que se refieren a la situación de Mendoza y del Corredor Andino sólo representan cerca del 5%.

En consecuencia, es importante el espacio que el Clarín le asigna al tema del MERCOSUR a diferencia de EL Mercurio, en donde el interés está repartido con el tema de la posible integración de Chile con otros bloques. Lo mismo sucede con el impacto de las decisiones mutuas: el diario argentino duplica la cantidad de artículos referidos a las políticas chilenas en relación a sus contactos internacionales, lo que demuestra el interés de Argentina por los procesos de decisión de Chile y en especial el de su integración al MERCOSUR. Pero lo que realmente es notable es la diferente cantidad de notas que tratan el tema del Corredor Andino. El Mercurio triplica las noticias, manifestando la preocupación chilena por hacer más fácil y rápida la integración física.

En El Mercurio, el modelo económico en vigencia en Chile y los beneficios obtenidos, se manifiestan en casi todos los titulares al igual que la posición ambigua y especulativa del gobierno con respecto al ingreso al MERCOSUR. Indecisión que ha provocado un gran debate interno. En las notas que hacen referencia a su relación con Argentina, el tono sumamente crítico de los titulares sobre la actitud de nuestro país, demuestran la preocupación chilena por nuestra situación económica y las posibles interferencias en su economía.

El diario chileno ha publicado numerosos artículos sobre las ventajas y desventajas de la integración con el MERCOSUR o con otros bloques, sobre los aspectos conflictivos de los distintos acuerdos de complementación, y sobre las actuaciones de los agentes sociales en las numerosas reuniones previas a la toma de decisiones. Temas que no sólo demuestran la tendencia del país vecino al regionalismo abierto sino también la amplia participación de los gestores involucrados.

La ausencia de opinión de los habitantes del Corredor es una situación que también se repite en el diario argentino.

El análisis más profundo de las noticias demuestra las múltiples vinculaciones que existen entre las decisiones y los efectos. Así por ejemplo, en el Clarín predominan los artículos que reflejan el interés por la incorporación de Chile al bloque, con el fin principal de lograr una rápida salida de la producción de los cuatro países por los puertos chilenos hacia los mercados asiáticos y para balancear el poderío económico brasileiro. También es evidente la indecisión de Chile de acceder a esta integración ante la conveniencia de negociar primero su ingreso al NAFTA debido al prestigio que le significaría para Chile esa asociación. Por otra parte, las permanentes reuniones, negociaciones, acuerdos y ratificaciones del interés integrador, confirman la importancia estratégica que tiene para nuestro país la unión de Chile al MERCOSUR.

La posición de Argentina, en el marco de estas relaciones, es de gran importancia por los efectos que ha significado en su economía el incremento de las exportaciones a sus socios, por el lugar

favorable que tiene dentro del bloque frente a otros grupos económicos mundiales como la UE y el APEC; y por su interés en desarrollar una rápida política de integración con el fin de acceder a la costa del Pacífico.

Un estudio más detallado de la posición de Chile ante las posibilidades de conexiones comerciales, según los artículos del Clarín, refleja la importancia que le asigna este país a sus contactos externos, demostrado más claramente luego de la interpretación de los textos de El Mercurio sobre el mismo tema. En efecto, la estrategia multidireccional de Chile hacia los mercados mundiales le ha permitido integrarse al APEC, ser invitado a participar del NAFTA y MERCOSUR. Son posiciones que la convierten en la bisagra del megaproyecto del corredor bioceánico Santos-Valparaíso, es decir de las relaciones del resto de América Latina con los bloques del Este y del Norte.

La tendencia a la globalización convierte, de esa forma a Chile, en un estado privilegiado en el tránsito y vinculación entre los espacios ubicados sobre el Atlántico o con tradición hacia ese océano pero que miran actualmente hacia el Pacífico.

Un aspecto que resalta del análisis de la integración de Chile al MERCOSUR a través de El Mercurio, es el doble discurso que proponen los organismos de decisión, estatales y privados, además de la diferencia en la cantidad de artículos emitidos por cada uno. Los primeros propician los acuerdos y ven con optimismo los resultados de las negociaciones; mientras que los segundos, especialmente los relacionados con los productores frutihortícolas, piden cautela en el momento de concretar los tratados. La mayor frecuencia y el tono inquisidor de los mensajes del Estado, está reflejando la presión de su opinión sobre los lectores y la intención de conducir sus actitudes.

En relación al mismo tema, el de la opinión de los distintos sectores de la sociedad, Clarín ha publicado artículos donde también se manifiestan contradicciones significativas con respecto a la integración con Chile. Todos los emisores de opinión argentina están convencidos de la oportunidad que significa esta unión, especialmente por la posibilidad de exportar la producción por los puertos chilenos con el ahorro de varios miles de kilómetros para llegar a los mercados asiáticos. Sin embargo, el discurso del estado es distinto al de los productores y exportadores. Estos últimos consideran a la producción chilena y a su experiencia exportadora como una competencia muy fuerte ante la situación de los demás miembros del bloque.

Con respecto al tema concreto del Corredor Andino es clara la diferencia en la frecuencia con que esta problemática es considerada por los dos diarios. Contrasta la atención puesta de manifiesto en relación a las obras que cada país está realizando en el área del Corredor Andino para facilitar la operatividad del paso y favorecer el desarrollo productivo en esta área.

En El Mercurio son numerosos los artículos que hacen referencia a: el túnel de baja altura, los corredores terrestres bioceánicos entre los que se privilegia el de Santos-Valparaíso, el mejoramiento de los caminos por donde circulan los transportes entre Mendoza y Santiago, las inversiones para perfeccionar los servicios en el Complejo Aduanero "Los Libertadores" o para ampliar las instalaciones del Puerto Ventana por donde saldría la producción del MERCOSUR, y el proyecto de construcción del Centro Multimodal de Los Andes. Reflejan el estado de las obras en ejecución o de los planes para facilitar y acrecentar la integración. Lo mismo sucede con el tema del flujo de turistas y de carga que pasa por el Corredor en donde es evidente la preocupación por la disminución del turismo en los primeros meses de 1995, debido a las represalias en las zonas veraniegas por el fallo de la Laguna del Desierto, al mismo tiempo que confirman que Argentina es el mercado turístico más relevante.

Es notable la escasez de notas publicadas por Clarín con respecto a este mismo tema. Son hechos que manifiestan la diferente intensidad del interés de Chile y de Argentina por el Corredor. Mientras Argentina se preocupa por los aspectos formales de la asociación económica de Chile con el bloque del MERCOSUR; a Chile, además de las cuestiones aduaneras como los plazos de

las desgravaciones, las listas de excepción, las barreras fitosanitarias, también le preocupa aunar criterios sobre hechos concretos que hacen a la operatividad del paso.

Se descubre el interés chileno por efectivizar el mejoramiento y la ampliación de la infraestructura necesaria para que el trayecto no se use simplemente como paso, sino que determinados asentamientos actúen de cabecera de funciones vitales para el tránsito y el comercio.

El frecuente tratamiento de estos temas demuestra que los organismos estatales y privados chilenos son conscientes que la salida de los productos del "hinterland" del Cono Sur americano hacia el este, a través de Chile, debe ser atractiva. Para ello están decididos a ofrecer los mejores servicios al transporte de carga, principalmente argentino, brasilero y chileno que circula por el Corredor, como también perfeccionar y ampliar las instalaciones portuarias.

### **3.1 Balance final: mensajes semejantes aunque con diferente frecuencia**

Las inquietudes políticas y económicas son las que han ocupado mayor espacio en los textos. Para los dos Estados la preocupación es concretar un acuerdo político que favorezca el incremento de los intercambios económicos y valore la posición de la región en el contexto de la globalización actual. Lo que distingue al estado chileno del argentino es la demora con que concretan las decisiones para llegar a ese acuerdo porque Chile especula en cuanto al tiempo y a la forma de las negociaciones.

Para el sector productivo de los dos países, la motivación más importante es la óptima colocación de sus productos en los mejores mercados. Tanto argentinos como chilenos temen las competencias desfavorables de sus productos frutihortícolas.

En general los emisores han mantenido un mismo argumento a lo largo del año considerado y el tratamiento de los temas ha conservado la misma tendencia. Es decir, consolidar políticamente la integración y concretar obras de infraestructura que la faciliten. A los sectores productivos les preocupa especialmente perfeccionar los puntos conflictivos de los acuerdos de complementación. Dentro de los entes privados son los relacionados con la producción agrícola, también de los dos países, los que más cuestionan los términos de los acuerdos. Los argumentos del Estado son los que predominan sobre el total. Panorama que estaría reflejando la presión de su opinión sobre los lectores y la intensión de conducir sus actitudes.

Otro aspecto destacado es que Argentina parece tener un modelo de integración regional más urgente. Mientras que la mayoría de los actores sociales de Chile reconoce la importancia de la integración con sus vecinos, apoyada en su consolidada política exterior, el gobierno aparece indeciso en cuanto al espacio con el cual es conveniente integrarse. De cualquier forma, los dos países coinciden en la importancia de las conexiones comerciales con otros espacios, y para ello el Corredor cumple una función articuladora fundamental en el marco político y económico actual.

El tema de la integración física interesa especialmente al gobierno chileno. Lo demuestra el hecho de las varias propuestas para ampliar las redes viales y portuarias que permitirán incrementar el comercio y las relaciones intra y extrarregionales. El fin es potenciar la condición bioceánica del extremo sur americano facilitando, a través de corredores como éste, el acceso a las economías del Atlántico y la llegada a los mercados del Pacífico. América Latina emerge como una de las zonas de crecimiento más acelerado y es evidente que Chile desea aprovechar, de acuerdo a lo que se deduce de la interpretación de los diarios, sus ventajas comparativas de puerta natural y de plataforma de servicios e infraestructura para los flujos entre Asia y América Latina. En esa política encarada, que llaman de "nuevas fronteras", el Corredor Andino cumple

para ellos un rol fundamental. El número de artículos periodísticos referidos a su estado, problemáticas, proyectos y obras en ejecución así lo demuestra.

En relación a la tendencia en la modalidad del dinamismo del corredor, se conjugan una serie de factores que contribuyen a demostrar que es un movimiento que va en un aumento vertiginoso. Las permanentes transacciones comerciales, el paso constante y creciente de los transportes de carga y pasajeros y los proyectos, aprobados o no, que intentan mejorar los servicios a la circulación, se suman y corroboran el progresivo interés de los países por priorizar este corredor para efectivizar su integración bilateral y para utilizarlo como canal de tránsito hacia el Pacífico. El Corredor actúa como enlace y los puertos de la V Región como núcleos de salida y entrada.

En fin, el discurso sobre la posición del Corredor en el marco de las relaciones entre Argentina y Chile como entre otros países de América Latina, se puede sintetizar en cuatro temas fundamentales: **integración económica, búsqueda de mejores mercados, salida al Pacífico y mejoramiento de la operatividad en el paso.**

De la interpretación de los textos y de acuerdo a estas temáticas, se puede obtener la siguiente cadena de conclusiones:

- . Argentina y Chile intentan, a través de distintos acuerdos, integrarse entre ellos mismos y con otros territorios.
- . La integración es entendida por todos los agentes sociales como un bien que lleva al cambio y al desarrollo, especialmente en el nivel regional y nacional. La escala local no la percibe con la misma intensidad.
- . El hombre de todos los días y el poblador del Corredor no experimenta los beneficios de esa integración y no participa con su opinión sobre sus ventajas o inconvenientes.
- . Los actores sociales, representados por los entes estatales y privados aportan argumentos diferentes frente a la necesidad de la integración.
- . Los tratados de complementación económica, se proyectan hacia los mercados del Pacífico.
- . El tráfico vial y portuario pasará indefectiblemente por el Corredor y por los puertos chilenos.
- . Los dos países son conscientes que deben aunar criterios para dotar de mayor y mejor operatividad a la ruta internacional. De esa forma, la circulación por el Corredor tendrá mejores ventajas comparativas en relación a otros que se planifican como alternativas.

#### **4. Conclusión. El comportamiento del eje y los nudos frente a la marginalidad y la integración. Las tendencias.**

Se ha confirmado que los elementos que conforman esta faja, no sólo tienen relaciones conflictivas entre ellos, sino también variados tipos o matices de periferia, marginalidad e integración. Esta situación se explica por:

- . **la coexistencia de áreas dinámicas, adormecidas e inestables en relación al comportamiento espacial de su población;**
- . **el intenso flujo comercial y de pasajeros que afecta a toda la vía de circulación pero no influye de la misma manera en todos los asentamientos;**
- . **los desiguales procesos de decisión que responden a diferentes modelos de políticas económica-territoriales;**

**. el variado interés que cada país demuestra tener en su tramo del corredor en el marco de la operatividad de la circulación y mejoramiento de servicios tanto para las poblaciones locales como para el tráfico internacional;**

**. los efectos de la globalización que no siempre son positivos, algunos generan tensiones y conflictos. Especialmente repercuten con inusual fuerza sobre los espacios locales y sobre las economías pequeñas y vulnerables. Se acentúan las diferencias en la distribución del crecimiento, en la protección social y en la participación de los actores sociales en las decisiones que afectan a sus territorios;**

**. la situación no necesariamente es irreversible, pueden haber cambios en las regiones periféricas y marginales aunque seguramente, después de un considerable período de tiempo, y más aún en las últimas.**

En definitiva, en el tramo chileno es manifiesta la movilidad de los flujos hacia varias direcciones, la sustitución de las funciones originales, el crecimiento de la población y su creatividad ante los propios recursos. Estas son las respuestas a su integración al sistema económico nacional, a pesar de que la población busca una mayor representatividad en el renovado papel de sus ciudades. El camino internacional y todo su movimiento, inmersos en la globalización, son notablemente apoyados por los dos asentamientos más importantes. La situación no es totalmente satisfactoria porque la integración para ellos no es completa todavía, debido a la relativa participación de la población local en los beneficios que algunos sectores de la sociedad gozan con la globalización que experimentan ciertas actividades.

Los asentamientos del tramo argentino quedan definidos en el concepto de marginalidad. Las fuerzas y decisiones que afectan a los pequeños y aislados centros son exógenos, carecen del espíritu de iniciativa y de transformación endógena como para provocar un cambio de perspectivas. Se da el contrasentido que la vía de comunicación se presenta altamente integrada al sistema circulatorio de los mercados internacionales, pero la mayoría de los asentamientos ubicados en su orilla se manifiestan netamente marginales.

Panorama que confirma que existen diferentes criterios para definir la integración según el nivel de resolución con que se estudie el problema. En una escala subcontinental, el área forma parte del sistema globalizador, pero a escala regional aparecen las diferencias en la participación de cada vertiente, como entre los nudos y las vías de circulación, especialmente del tramo mendocino.

Los indicadores principales que permiten definir a los asentamientos cordilleranos mendocinos como marginales son: la fuerte presencia del marco natural (en algunos sectores se puede identificar la marginalidad ecológica), los limitados equipamientos, la escasa disponibilidad de oportunidades, el cerrado ambiente social y cultural, y la percepción de marginalidad social y económica que tienen las comunidades. Las falencias mencionadas se suman a la falta de capacidad de innovación de los propios actores sociales, lo que agrava la situación. Situación que permite identificar a esta vertiente con el modelo desarrollado por Andreoli y Tellarini (Leimgruber, 1994) con respecto a la ubicación de las áreas marginales en el extremo final del continuo regional Centro-Periferia. Y seguramente en ellas el futuro socio, económico y cultural es más sombrío que en la periferia.

En otras palabras, mientras los centros mendocinos aparecen como marginados de la vitalidad que vive el sector, el camino está integrado al sistema económico actual en respuesta al fenómeno de las nuevas fronteras o nueva territorialidad. Proceso que tiende a acentuarse: el camino seguirá siendo el protagonista y los asentamientos permeneecerán sólo con su función de

servicio hasta tanto no se efectivicen planes de desarrollo local que generen fuentes económicas propias. Planes que desde hace varias décadas se están efectuando en la vertiente chilena.

## **Bibliografía**

- Archivos periodísticos de los diarios CLARIN (Argentina) y EL MERCURIO (Santiago, Chile)
- BARDIN, L., 1986. **Análisis de contenido**. Madrid, Akal.
- CEPPARO DE GROSSO, M.E., 1995, **Confrontación de los asentamientos sobre un eje internacional en el marco de una imponente arquitectura montañosa. Desde Cacheuta en Argentina a Quillota en Chile. La búsqueda de su articulación armónica**. Proyecto de investigación, CONICET, 1992-1996. Mendoza.
- CEPPARO DE GROSSO, M.E., 1996, La circulación internacional por el Corredor Andino en el marco del MERCOSUR. En: **Revista Mensual del Diario UNO. Las Heras. Historia y Perspectivas**. Mendoza, enero 1996.
- CEPPARO DE GROSSO, M.E., 1996. Functioning of the boundary in a cordillera area. Is there marginality or integration?. En: **Development issues in marginal regions: policies and strategies**. Mendoza, Edit. Ex Libris, Fac. de Filosofía y Letras, U.N. de Cuyo.
- CEPPARO DE GROSSO, M.E. Y VARGAS, R., 1996. Uspallata y su desarrollo. En: **Revista Mensual del Diario UNO. Las Heras. Historia y Perspectivas**. Mendoza, enero.
- CICCOLELLA, P., 1994, Integración y Mundialización: claves de la reterritorialización capitalista del cono sur de América Latina. En: **Rev. Interamericana de Planificación**, Vol. XXVII, Nro. 106, Buenos Aires, SIAP.
- DOLLFUS, O., 1994, Les régions à l'échelle du monde. En: **Sciences Humaines**. Hors, Série Nro. 8, Saint Quentin, France.
- GEJO, O., 1995. Sistema y Economía Mundiales. En: BENITEZ, LIBERALI, GEJOS, **Estructura económica y comercio mundial**. Buenos Aires, Edic. Pharos.
- GOMEZ DE ERICE, M.V., 1995. **El texto como herramienta cognitiva**. Buenos Aires, Novedades Educativas, Nro.53.
- GUMUCHIAN, H. et autres. 1980. L'isolement en Montagne: éléments de réflexion. En: **Revue de Géographie Alpine**, N°4, T.LXVIII, Grenoble, Imprimerie de l'Avenir.
- JONES, G., 1994, Physical constraints on village development in remote mountain settlements. En: CHANG-YI D. (ed), **Marginality and development issues in marginal regions**. Proceedings of the UGI Study Group on Development Issues in Marginal Regions. Taipei, National Taiwan University.
- LABRA, P., 1982. Estilos de desarrollo y la práctica de la planificación urbano-regional en América Latina: El caso de Chile. 1964-1980. En: **Revista Interamericana de Planificación**. Vol. XVI, Nro. 62. SIAP.
- LAURELLI, E. y ROFMAN, A., 1991, Políticas de integración subregional. Escenarios socio-territoriales. Hipótesis de partida para el caso argentino. Versión preliminar entregada en el **Seminario Internacional "Integración Latinoamericana y Territorio"**. Mimeo.
- LEIMGRUBER, W., 1994, Marginality an marginal regions: problems and definition. En: CHANG-YI D. (ed), **Marginality and development issues in marginal regions**. Proceedings of the UGI Study Group on Development Issues in Marginal Regions. Taipei, National Taiwan University.
- NEGRETE SEPULVEDA, J., 1982. Evolución de los patrones de expansión urbana de las ciudades medias de San Felipe y Los Andes. Importancia del proceso decisorio e impacto ambiental. En: **Rev. Geográfica de Valparaíso**. N° 9, Valparaíso, Edic. Universitarias de Valparaíso.

- ROFMAN, A. y RUSSO, C., 1994. Nuevo paradigma tecnoeconómico y el proceso de globalización y regionalización. En: **Revista Interamericana de Planificación**, Vol. XXVII, Nro, 106, Buenos Aires, SIAP.
- SANTOS, M., 1993. Los espacios de la globalización. En: **Anales de Geografía de la Universidad Complutense**. Nro. 13, Madrid, Ed. Complutense.
- TELLARINI, V., 1989, La marginalité: un approccio de caracter general. En: **Sistemi Agricoli Marginali**. Alta Romagna, Garfagnana, Alto Reggiano.
- VAN DIJK, T., 1990. **La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de información**, Barcelona, Paidós.
- VAZQUEZ PRESEDO, V., 1996, **Globalización, integración, Argentina y Brasil**. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Bs.As.

