

LA REGIÓN DEL NOROESTE ARGENTINO: PROPORCIONES MACRORREGIONALES Y CARACTERÍSTICAS INDIVIDUALES

Enrique Propin Frejomil^{*}

María Francisca Quiroga de Márquez^{**}

Alvaro Sánchez Crispín^{*}

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo mostrar las peculiaridades geográfico-económicas del noroeste argentino (NOA), que sirven de base para explicar los procesos de su posible participación en el gran 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. Hay tres partes en este estudio: la primera alude a Argentina como país que se encuentra inmerso en los procesos de integración económica regional. La segunda examina, en líneas generales, los niveles de asimilación económica en el territorio argentino, lo que ayuda a explicar la posición del NOA en el contexto de la economía nacional y, finalmente, se exponen las características geográficas, *lato sensu*, del NOA. Al término del trabajo se proponen algunas afirmaciones respecto al papel central que puede jugar esta región argentina en el contexto de América del Sur¹.

1. 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, y de acuerdo con Pontussi (1993), Argentina se encuentra desde 1986 en un período de redimensionamiento del Estado y de integración económica con los

^{*} Investigadores del Instituto de Geografía, UNAM. Ciudad de México, México

^{**} Investigadora-Docente de la Universidad Nacional de Salta y del GREDES Salta, Argentina.

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.

Dentro de los procesos de conformación de bloques económicos que se han registrado en el último decenio, la 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 y frío, circunstancia que complementa la actividad económica de Brasil y Paraguay.

Los inicios del proceso de integración del MERCOSUR datan del decenio de los setentas, cuando Brasil y Argentina y este país y Uruguay suscribieron entre sí convenios de cooperación económica conocidos como el PEC y el CAUCE. Esta tendencia siguió en los años ochentas, con iniciativas integracionistas por parte de Argentina y Brasil, que cobran impulso como resultado de la consolidación de las democracias recién reinstaladas (Fernández y Ciccolella, 1993). La culminación de este proceso se alcanza en 1991 con el Tratado de Asunción, que establece un mercado común, una forma superior de integración económica.

El Tratado de Asunción fué firmado el 26 de marzo de 1991 y, casi cuatro años después, el 1 de enero de 1995, entró en vigor el MERCOSUR. Esta asociación se distingue de otras que le han precedido, como la ALALC o la 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 solo al comercio (Garrone et al., 1993). Según Daguerre (1992), deben cumplirse cuatro condiciones para que el MERCOSUR tenga éxito: 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.

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, 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), 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.p.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. Para

que el MERCOSUR amplie su área geográfica, sería deseable la incorporación de Chile porque así el mercado común gozaría de los beneficios de una salida al Pacífico. También sería un logro en la integración económica de América del Sur que Bolivia se incorporara a este mercado solo que, en este caso, su pertenencia a otra asociación económica (Pacto Andino) limita su ingreso al MERCOSUR.

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 de la región es necesaria si se pretende alguna inserción favorable en el nuevo escenario internacional. En forma ideal, tal integración 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, 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, y 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). 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.

2. Asimilación económica del territorio argentino

Los estudios de asimilación económica tienen como fin evidenciar la concentración territorial de la sociedad y la economía de un lugar determinado. En el caso de países como Cuba, México y Costa Rica se han realizado trabajos que muestran las áreas de concentración tanto en la escala de país (Propin, 1989; García y Fernández, 1992), como en el contexto estatal (Propin y Sánchez-Crispín, 1995). En el presente estudio se eligieron cuatro variables, manejadas por cada provincia argentina, para tratar de establecer cómo la sociedad y la economía se aglutinan en el territorio.

De acuerdo con lo representado en el mapa 1, se distinguen seis niveles de asimilación económica en Argentina, que fueron detectados a partir de la consideración global de las siguientes características cuantitativas: densidad de población, grado de urbanización, concentración territorial de los establecimientos industriales y la del PIB². Así, de manera no sorprendente, los niveles más altos para las características antedichas fueron encontrados en la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. En el otro extremo del *continuum*, los niveles más bajos de asimilación económica se hallaron en la Patagonia y en porciones del noroeste que corresponden a las provincias de Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero.

Hacia el interior del NOA, coexisten diferentes niveles de asimilación en un espacio relativamente reducido, en comparación con lo que acontece en el resto del territorio. Los niveles más altos de asimilación se registran en la provincia de Tucumán (con valor 4) semejantes a los de la zona de Santa Fé y sólo por debajo de los niveles del Gran Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires. Con un valor 3 se distingue la provincia de Salta, que queda en el mismo nivel que la provincia de Mendoza. Los valores más bajos de asimilación del NOA, y en realidad de Argentina, se obtuvieron en Jujuy (valor 2) y en Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja (valor 1), éstos con índices iguales a los de la Patagonia (Mapa 1). Esta heterogeneidad de características socio-económicas que se presenta en el NOA podría ser valorado como condiciones favorables de complementación económica de las provincias que lo integran, a pesar de que esta región de Argentina, respecto a las necesidades básicas insatisfechas por hogar, se encuentre entre las más pobres del país.

3. Rasgos geográficos básicos del NOA

Existen distintas concepciones de lo que es el Noroeste Argentino o NOA. De acuerdo con geógrafos que ahí habitan, y con base en la conceptualización que de esta región hace el INDEC (Instituto Nacional -Argentino- de Estadística y Censos), el NOA se constituye por las siguientes provincias: **Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán**. Tal forma de concebir al NOA es la que se sigue en el presente trabajo. En su conjunto, esta parte del país representa más del 20% de la superficie nacional con cerca de 560 mil km². El que la extensión de cada una de estas provincias sea considerada en su totalidad como parte del NOA es con fines estadísticos porque, en realidad, sólo la de Jujuy queda íntegramente incluida en él. Desde el punto de vista fisiográfico, parte de las otras provincias quedan en las llamadas sierras pampeanas, el Cuyo o el Chaco, éste perteneciente a la Gran Llanura. 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 subyacen a la diversa producción agrícola regional.

No se trata de una región *sensu stricto* con polarización económica alrededor de un centro dominante, ya que el NOA -al igual que otras regiones argentinas- depende de Buenos Aires. El centro urbano principal lo constituye la ciudad de Tucumán, que es considerada como una metrópoli de equilibrio en el sistema urbano argentino (Roccatagliata, 1986). La vecindad del NOA respecto a Bolivia, Chile y Paraguay permitiría que esta región adquiriera un papel fundamental en las relaciones de comercio internacional de Argentina y en los procesos de integración económica que actualmente se efectúan en América del Sur. 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 sólo 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.

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 argentino-boliviana a la altura de La Quiaca y, al sur, en la provincia de La Rioja (Mapa 2).

La cantidad de habitantes de cada ciudad del NOA aparece en la tabla 1³. 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. 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 el 15% de la regional (Mapa 2).

TABLA 1 NOROESTE ARGENTINO: LOCALIDADES URBANAS MAS 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 (S. del Estero)	23 390
Metán (Salta)	23 067
General Güemes (Salta)	22 226
Frías (S. del Estero)	22 062
Monteros (Tucumán)	19 816
Rosario de la Frontera (Salta)	18 149
San Isidro (Catamarca)	15 981
Añatuya (S. del Estero)	15 915
Región del NOA	3 681 792
Argentina	32 608 560

Fuente: ADISA, 1994

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. Como ya se indicara, la región del NOA muestra niveles de vida y desarrollo menores a los generales de Argentina. Al mismo tiempo, las provincias que lo constituyen se han caracterizado por fuertes movimientos de expulsión de población, compensados por la llegada de migrantes bolivianos a la región.

La región de estudio, debido a su condición mediterránea, está caracterizada por su lejanía de los mercados y puertos de embarque a una distancia media de 1500 kilómetros. 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. 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 ochentas, todas las rutas comerciales convergían en los puertos ubicados en el Atlántico, lo que originaba que el NOA enfrentara condiciones desventajosas derivadas de las distancias.

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 a la región a desempeñar un nuevo papel estratégico en la economías argentina y mercosureña, que justificaría 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 porotos, tabaco, soya, caña de azúcar y tomates. 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 (60%). 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 semi-áridas.

Otros renglones de actividad económica en los que destaca el NOA son los referidos a la explotación de minerales: petróleo en los yacimientos del norte de Salta, uranio en Catamarca-Salta, hierro en Jujuy y Salta, azufre, boratos y sal común. Aunque la actividad industrial es secundaria, en comparación con la de los centros manufactureros del litoral argentino, el NOA tiene ciertas ramas del sector industrial 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 citar 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 Estación Pocitos (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 el extremo occidental del NOA.

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 kilómetros de longitud transitable 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.

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 cuestión de transporte aéreo, aunque hay aeropuertos en las principales localidades urbanas del NOA, el más importante es de la ciudad de Salta, que liga a la zona con Buenos Aires, con ciudades de la pampa y con el exterior, por medio de las comunicaciones a Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, Asunción, en Paraguay y Antofagasta en Chile.

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 Pumamarca y el valle de Cafayate son elementos del paisaje natural que atraen al turista nacional e internacional.

Así, en el corto plazo, algunos de los resultados palpables de la integración argentina al MERCOSUR, quedan registrados en el caso del NOA, por el auge de Catamarca, con un incremento de sus ventas del 75% basado en las ventas de algodón, textiles y envases de cartón. Lo mismo se puede decir de las ventas de porotos, 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.

A modo de conclusión

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 espacio 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.

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. 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 estas localidades en forzosos puntos de referencia del intercambio internacional con dirección este-oeste. Para una agenda futura de trabajo, sería conveniente realizar estudios de provincias, regiones, ciudades o actores sociales específicos que tengan como objetivo evaluar el impacto socio-económico 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 para dar al NOA un 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 diferentes provincias de esta porción del país.

Notas

¹. El presente trabajo, al tiempo que es un esfuerzo intelectual que responde a los planteamientos del 6to. Encuentro de Geógrafos de América Latina, con sede en la ciudad de Buenos Aires, es un ejercicio conjunto de tres geógrafos latinoamericanos de diferentes países. El doctor Enrique Propin, es originario de La Habana, **Cuba** donde perteneció al Instituto de Geografía de la Academia de Ciencias de ese país hasta 1993; ahora radica en la Ciudad de México. La licenciada María Francisca Quiroga es de **Argentina**, habitante del NOA y académica de la Universidad Nacional de Salta y del GREDES-Argentina. El doctor Álvaro Sánchez-Crispín es investigador del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de **México**. La estancia del doctor Sánchez-Crispín, en 1994, en el NOA y la de la licenciada Quiroga en la Ciudad de México en 1995, inhibieron, en grado importante, las dificultades de realizar un trabajo conjunto a distancia.

² La metodología seguida para estos trabajos se registra en el artículo de Propin y Sánchez-Crispín (1995). En él se describen los pasos necesarios para elaborar el mapa y alcanzar esta visualización sintética de la sociedad y la economía en el territorio.

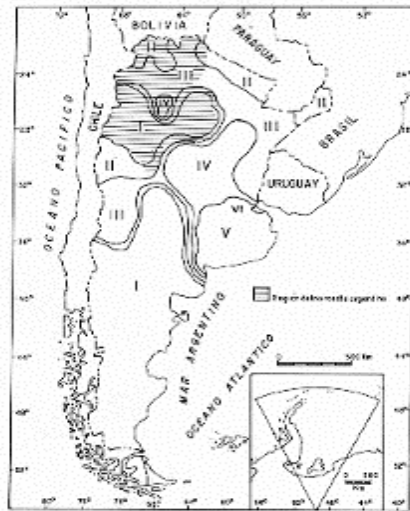
³. Aunque se sabe que el límite para clasificar a una localidad como urbana en Argentina corresponde a los 2 mil habitantes (Boleda, 1993), se consideró que era preferible mostrar en esta tabla sólo aquellas localidades con 15 mil habitantes y más. Al tener esa cantidad de habitantes, un asentamiento 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.

Referencias bibliográficas

- ADISA (1994) **Atlas de la República Argentina**. Agrupación de Diarios del Interior, SA. Editorial Antártica. Santiago de Chile
- Banco Interamericano de Desarrollo (1996) Notas sobre el MERCOSUR aparecidas en internet en <http://www.iadb.org/IDB/int/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., Durán D., Lara A. (1992) **Argentina. Mitos y realidades**. Lugar Editorial. Buenos Aires, Argentina
- de Andrés S., Ricci T. (1992) “La región del noroeste argentino: paisajes heterogéneos con economía mixta” **La Argentina: Geografía general y los marcos regionales**. J. Roccatagliata (ed.) Editorial Planeta. Buenos Aires, Argentina. pp.580-595
- Fernández M., Ciccolella P. (1993) “La integración latinoamericana en un nuevo contexto. 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 de la Universidad de Los Andes y Colegio de Geógrafos de Venezuela. Mérida, Venezuela. pp.23-34
- García A., Fernández A. (1991) “Mapa de Asimilación Económica del Territorio”. **Atlas Nacional de México**. Tomo III. Instituto de Geografía, UNAM. México

- Garrone E., López A., Peña C. (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 de la Universidad de Los Andes y Colegio de Geógrafos de Venezuela. Mérida, Venezuela. pp. 15-22
- Manzanal M., Roffman A. (1989) **Las economías regionales de la Argentina**. Crisis y políticas de desarrollo. CEUR-CREAL. Buenos Aires.
- Marín D., Rotay P. (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
- Propin E. (1988) “Mapa de los Niveles de Asimilación Económica de Cuba” Sección de Regionalización Económica. **Nuevo Atlas Nacional de Cuba**. Instituto de Geografía de la Academia de Ciencias. La Habana, Cuba
- Propin E., Sánchez Crispín A. (1995) “Niveles de asimilación económica del estado de Guerrero” **Alternativas, demografía y sociedad en Guerrero**. CIESAS. México (en prensa)
- 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

MAPA-1
NIVELES DE ASIMILACION ECONOMICA DEL TERRITORIO ARGENTINO



CARACTERISTICAS CUALITATIVAS

Indicadores	Densidad de población (habitantes/km²)	Crecido de urbanización (%)	Concentración territorial de la industria (%)	Concentración territorial del PIB (%)
I	Muy alta predominante	Max. alta predominante	Muy alta predominante	Max. alta predominante
II	Alta	Alto predominante	Muy alta, alta	Alto, alta
III	Medio	Medio	Medio	Medio
IV	Baja	Baja	Baja predominante	Baja
V	Muy baja	Muy baja	Muy baja	Muy baja
VI	Muy baja	Muy baja	Muy baja	Muy baja

VARIACIONES CUANTITATIVAS

Indicadores	Densidad de población (habitantes/km²)	Crecido de urbanización (%)	Concentración territorial de la industria (%)	Concentración territorial del PIB (%)
Max. alta	11-150	80-90	15-20	5-10
Alta	50-100	60-80	5-10	3-5
Medio	10-50	40-60	1-5	1-3
Baja	5-10	20	1	1
Muy baja	1	10	1	1

Mapa 2 SITUACION GEOGRAFICA Y CIUDADES PRINCIPALES DEL NOA

