

# Las áreas periféricas y los matices de marginalidad o integración. El caso de los centros cordilleranos sobre la ruta internacional Mendoza-Valparaíso

MARIA EUGENIA CEPPARO DE GROSSO

Departamento de Geografía  
Universidad Nacional de Cuyo-CONICET  
Mendoza - Rep. Argentina

## RESUMEN

*El acercamiento entre Chile y Argentina se hace más evidente y de mayor importancia por el compromiso que significa la participación activa de los países en el Mercosur. Se analiza la infraestructura de la vida terrestre entre Mendoza (Argentina) y el valle del Aconcagua en Chile (Los Andes, San Felipe) con extensión a Santiago y Valparaíso. Sin duda alguna, es imperativo considerar una mayor preocupación por reconocer los sectores de riesgo que plantea la ruta a fin de hacer más fácil, rápido y seguro el movimiento de carga y de pasajeros. Como también intentar un efectivo equipamiento a lo largo de ella para evitar posibles aislamientos mediante la instalación de poblados que sirvan a este propósito.*

## ABSTRACT

*Chile and Argentina's active participation in Mercosur makes more evident the rapprochement between both countries. This paper analyses the road system's structure between Mendoza (Argentina) and Aconcagua's Valley (Chile), with its extension to Santiago and Valparaíso. Doubtless, it might be a major concern about [actors of risk that exist in some segments of this road system, with the purpose to make transport of passengers and cargo surer, easier and faster. Also, it is imperative to locate some facilities - like villages - along the route, in order to avoid its isolation.*

El objetivo de este trabajo, que todavía está en ejecución (Ceppara de Grosso, M. E., 1995), es reflejar las relaciones que existen a lo largo de una faja integrada por una compleja conjunción de elementos. Ellos son: las rutas nacionales N° 7 y N° 60 que unen Mendoza en Argentina con la V Región en Chile; los valles de los ríos Mendoza y Aconcagua; los tramos ferroviarios andinos de cada país y los asentamientos fronterizos sustentados y articulados por esos ejes. El marco de análisis se extiende desde Cacheuta, primer asentamiento ubicado dentro del cordón precordillerano en Mendoza, hasta San Felipe, sobre la planicie intermontana que limita por el oeste la Cordillera de los Andes en Chile (Figuras 1 y 2).

La única de esas vías que mantiene su continuidad es el camino, el que tiene un rol fundamental en la relación comercial del extremo suramericano. Los valles de los mencionados ríos constituyen soportes imprescindibles para el desarrollo económico de cada uno de los espacios que atraviesan y de los oasis que generan más allá del piedemonte. El recorrido paralelo del fe-

rocarril a los dos anteriores ejes, aunque esté suspendido por un lado y utilizado solamente con fines industriales por el otro lado de la frontera, refleja el papel influyente que ha tenido y tiene esta zona como encauzadora de movimientos. Características que convierten a la faja en un enlace de alta prioridad, según la clasificación de Taaffe con respecto a las rutas en áreas subdesarrolladas (Haggett, P., 1976).

## 1. LAS ÁREAS MARGINALES y LAS SITUACIONES PARADOJICAS

La privilegiada posición de este canal en el desarrollo de las relaciones comerciales entre los dos países vecinos, como entre los que integran el MERCOSUR, no influyen por igual, como podría esperarse, en el crecimiento armónico de los núcleos que están en su recorrido. Esta situación paradójica se da, en ocasiones, en las áreas de frontera como ésta, más aún si está atravesada por una unidad morfoestructural tan compleja como la Cordillera de los Andes.

Sin embargo, la localización periférica de una zona montañosa y de sus espacios interiores no significa que siempre se comporten como regiones con problemas que provoquen desequilibrios. Jones y Leimgruber (1994) aclaran que el aislamiento o la dificultad en la movilidad en las montañas no se iguala necesariamente con la marginalidad de las sociedades que la habitan. Los efectos de la globalización de la economía 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 económicos mundiales.

No obstante, existen ciertos indicadores, y no precisamente los rasgos físicos del terreno, que señalan notables contrastes en un mismo cordón montañoso. Ellos son: el aislamiento no siempre relacionado con la distancia absoluta a las regiones centrales, sino con la distancia relativa respecto a los servicios básicos; la inseguridad ante los riesgos naturales; el abandono por parte de los organismos de decisión comprometidos a mejorar las condiciones de vida; las dificultades para la accesibilidad y la circulación, y el éxodo que sufren los pequeños y carenciados centros poblados (Gumuchian, H., 1988).

Por el contrario, también se manifiesta el avance de la agricultura sobre las laderas de las montañas y de sus depresiones intermontanas; la construcción de obras hidroeléctricas de proyección nacional; el trazado más fácil y rápido de las vías de comunicación; la creación de centros turísticos de fama internacional, y el crecimiento y relación fluida entre atractivos centros poblados de importancia regional con sus áreas de influencia.

## 2. LA BUSQUEDA DE LAS EXPLICACIONES

Estas situaciones, que precisamente se dan a lo largo de todo el recorrido del área de estudio, provocaron el siguiente interrogante: ¿Es el peso de los fenómenos ambientales o la influencia de las actitudes humanas lo que más ha incidido en la presencia de esos contradictorios comportamientos? El diferente desarrollo de los centros, la variada intensidad de sus relaciones, el desigual papel dentro del contexto regional, son algunas de las manifestaciones del desequilibrio existente. La respuesta no siempre es tan fácil. Es necesario determinar la fuerza de los fenómenos naturales y de los procesos históricos, políticos, económicos y culturales.

La metodología seguida para su resolución partió de la observación directa, la que se estructuró, a través de un diagnóstico descriptivo, y el

que condujo al explicativo. Ambos permitieron categorizar los elementos del paisaje y sus propiedades: 1) los del medio natural, según sus posibilidades, restricciones y riesgos; 2) los del eje de circulación, según su trazado, relaciones y transitabilidad, y 3) los de los asentamientos, según su distribución, tamaño, jerarquía y servicios.

A lo largo de todo el trayecto en estudio fueron localizados y clasificados los diferentes tipos de limitaciones: las climáticas, geomorfológicas, estructurales o de posición. Las posibilidades naturales ofrecidas, principalmente por las mejores condiciones climáticas y edáficas, también fueron correlacionadas para resaltar aquellas áreas con mayores potencialidades. Los registros de las alturas, pendientes, precipitaciones, temperaturas, vientos y las estadísticas y estudios de los bloques por derrumbes, aluviones, aludes, inundaciones y nevazones permitieron ubicar y categorizar los espacios con diferentes intensidades y modalidades de obstáculos y alternativas.

De este modo surgieron diferentes niveles de dificultad a lo largo de cada recorrido, según la peligrosidad y combinación de los riesgos que afectan la permanencia y concentración de la población y la continuidad del tráfico. La cartografía resultante manifiesta la magnitud y periodicidad con que se producen los riesgos naturales (Figuras 3 y 4).

Se confirmó así que, al igual que el resto de las zonas montañosas, éstas son áreas muy frágiles y vulnerables. Indicadores que se relacionan con la connotación negativa que tienen las montañas o con la idea de su marginalidad natural o medioambiental. Paradójicamente también pueden considerarse como regiones ecológicamente centrales, porque son ecosistemas naturales con un mínimo de interferencia humana; pero a la vez económica y socialmente marginales (Leimgruber, W., 1994).

El resultado de la aplicación de los dos enfoques metodológicos fue la definición de un paisaje montañoso fuertemente percibido por el peso de las restricciones. La montaña, los ríos y sus riesgos siempre están presentes, aunque se alejen unos kilómetros de los ejes conductores y de los asentamientos enhebrados por ellos. La rigurosidad y hostilidad que provocan sus características morfológicas y climáticas limita el crecimiento de los nudos, condiciona el diseño de las vías de comunicación y restringe los usos del suelo. Sin embargo, se intercalan áreas de planicies muy variadas, la de Uspallata y la de Los Andes y San Felipe. Se diferencian no sólo en cuanto a sus dimensiones y potencialidades climáticas y edáficas, sino en relación a la intensidad de la ocupación y desarrollo de sus poblaciones. Son sitios especiales que, por su posición o

por sus atributos, atraen población y le permiten extenderse y crecer. La organización espacial también varía debido a la influencia de los procesos de decisión sobre la función propia de los centros y la orientación e intensidad de los flujos regionales.

El objetivo del estudio de estos últimos factores de explicación es determinar el grado de participación del habitante y verificar si los obstáculos han sido enfrentados y las alternativas aprovechadas. Se comenzó con uno de los elementos más reveladores de la vitalidad espacial: los centros poblados. Dentro de ellos se seleccionaron determinadas propiedades, que reflejan la intensidad de sus dinámismos. Aspectos como la distribución espacial y jerárquica, la concentración de la población, la tendencia en sus crecimientos intercensales, las variaciones en sus rangos funcionales y los servicios que ofrecen, son algunos de los indicios que permiten comprobar y evaluar el aprovechamiento del espacio en su real dimensión. Con la ayuda de especiales técnicas cuantitativas se ha llegado a interesantes e inesperadas apreciaciones.

En relación a la distribución espacial, en contraposición al lineamiento y distanciamiento de los centros argentinos, separados por dilatadas áreas vacías, aparece la mayor frecuencia de poblados a lo largo de la ruta N° 60 y la concentración de pequeños asentamientos en torno a Los Andes y San Felipe. Centros que, por otra parte, superan ampliamente el número de habitantes de los del trayecto argentino (Figuras 1 y 2).

Con respecto al ordenamiento jerárquico de las poblaciones 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 Sanatiago, la metrópoli nacional a 80 km, originan flujos de todo tipo y satisfacen solamente las necesidades más específicas, beneficiados por una muy buena red de circulación que las une entre sí. A estos indicadores se suma el hecho 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 aborígen, 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).

La carta temática de la Figura 5 refleja las grandes modalidades espaciales resultantes del juego de los elementos y de sus propiedades analizados anteriormente a lo largo de todo el espacio en estudio. Los contrastes resaltan, especialmente, en las planicies intermontanas de ambas fajas fronterizas. Resultado que permite profundizar el tema de los distintos grados de marginalidad e integración que experimenta esta faja fronteriza salpicada de centros periféricos.

Por otra parte, el estudio de los movimientos de salida y entrada de vehículos, cargas y pasajeros a lo largo de los últimos diez años 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.

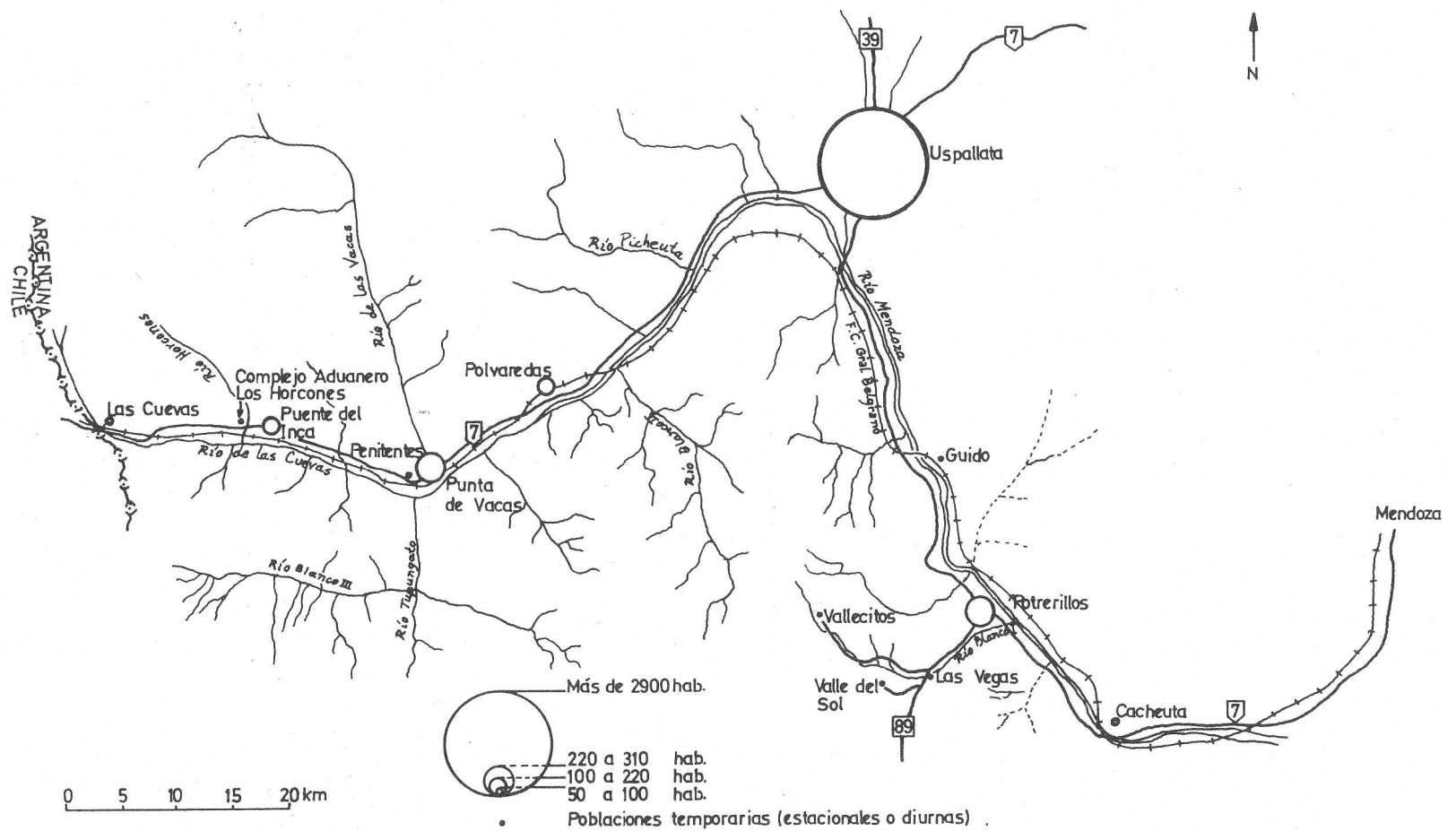


Figura 1: Distribución y tamaño de los núcleos poblados.

Fuente: I.N.D.E.C., Censo Nacional de Población y Vivienda, 1991.

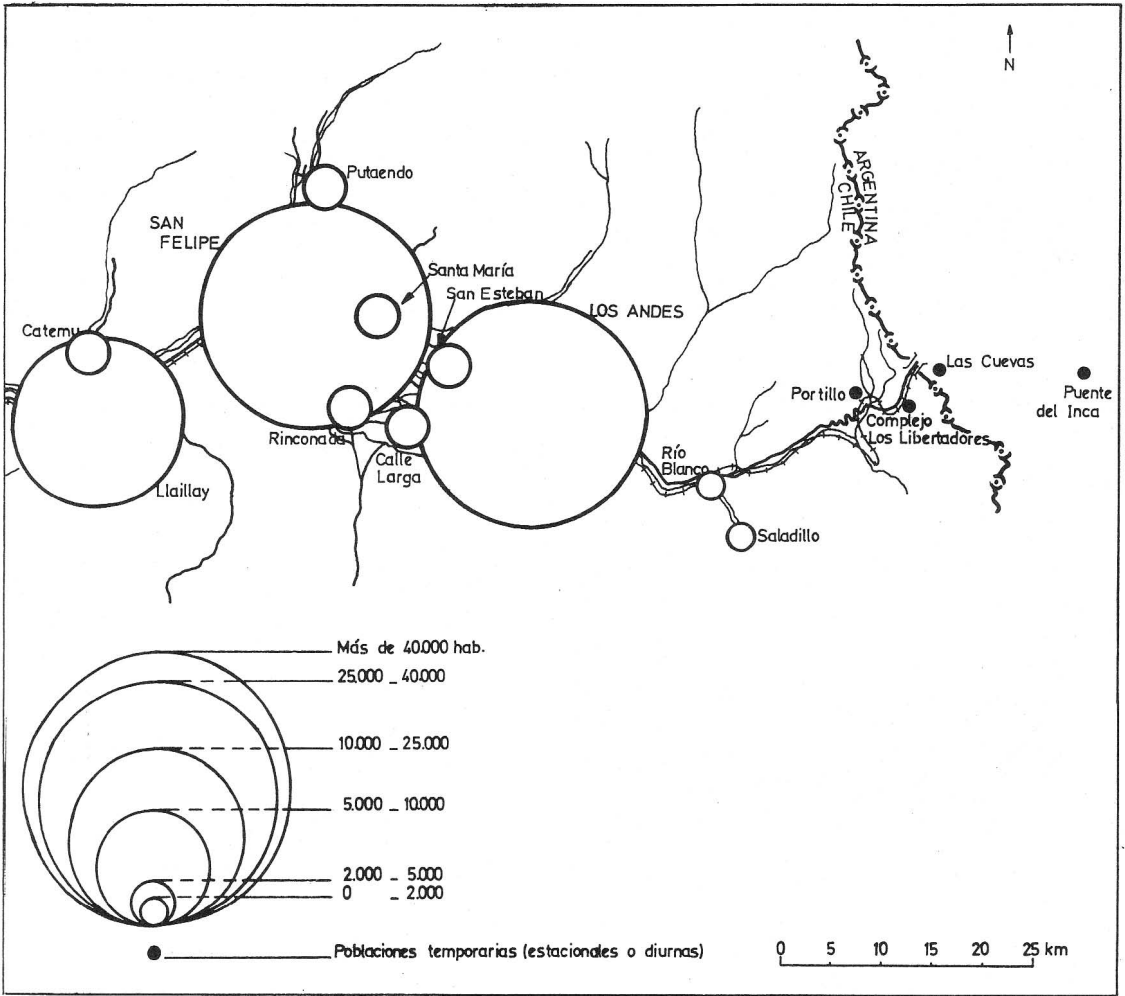


Figura 2: Distribución y tamaño de los núcleos poblados.

Fuente: I.N.E., Censo Nacional de Población, 1992.

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 gran movimiento comercial que circula por la ruta internacional (Cepparo de Grosso, M. E., 1996).

Finalmente, el análisis de archivos periodísticos argentinos y chilenos permitió comprender la percepción que tienen del espacio las comunidades, las actitudes de los actores sociales afectados y de los que tienen a su cargo las decisiones sobre problemáticas que pueden afectar la ocupación y los movimientos. Los pobladores se sienten aislados en la vertiente argentina y/o no totalmente beneficiados en la vertiente chilena. Paradójicamente, los organismos de decisión le

confieren a esta vía de comunicación un papel preponderante en el nuevo modelo económico mundial.

### 3. MARGINALIDAD E INTEGRACION COEXISTEN EN EL MISMO ESPACIO

Hasta este momento del estudio se ha vislumbrado que los elementos que conforman esta faja no sólo tienen relaciones conflictivas, sino también variados tipos o matices de marginalidad e integración debido a:

- las tensiones que se producen en el interior y en el exterior de cada área cada vez que se ve afectado por algunos de los numerosos problemas ambientales;

*la coexistencia de áreas dinámicas, adormecidas e inestables;  
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.*

En definitiva existen variaciones de comportamiento entre los dos trayectos, y siguiendo la idea de Reynaud, mencionada por Leimgruber (1994) sobre la relación entre centros y periferias,

es evidente que las fajas periféricas a ambos lados de esta frontera no se relacionan igual con sus regiones centrales. 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.

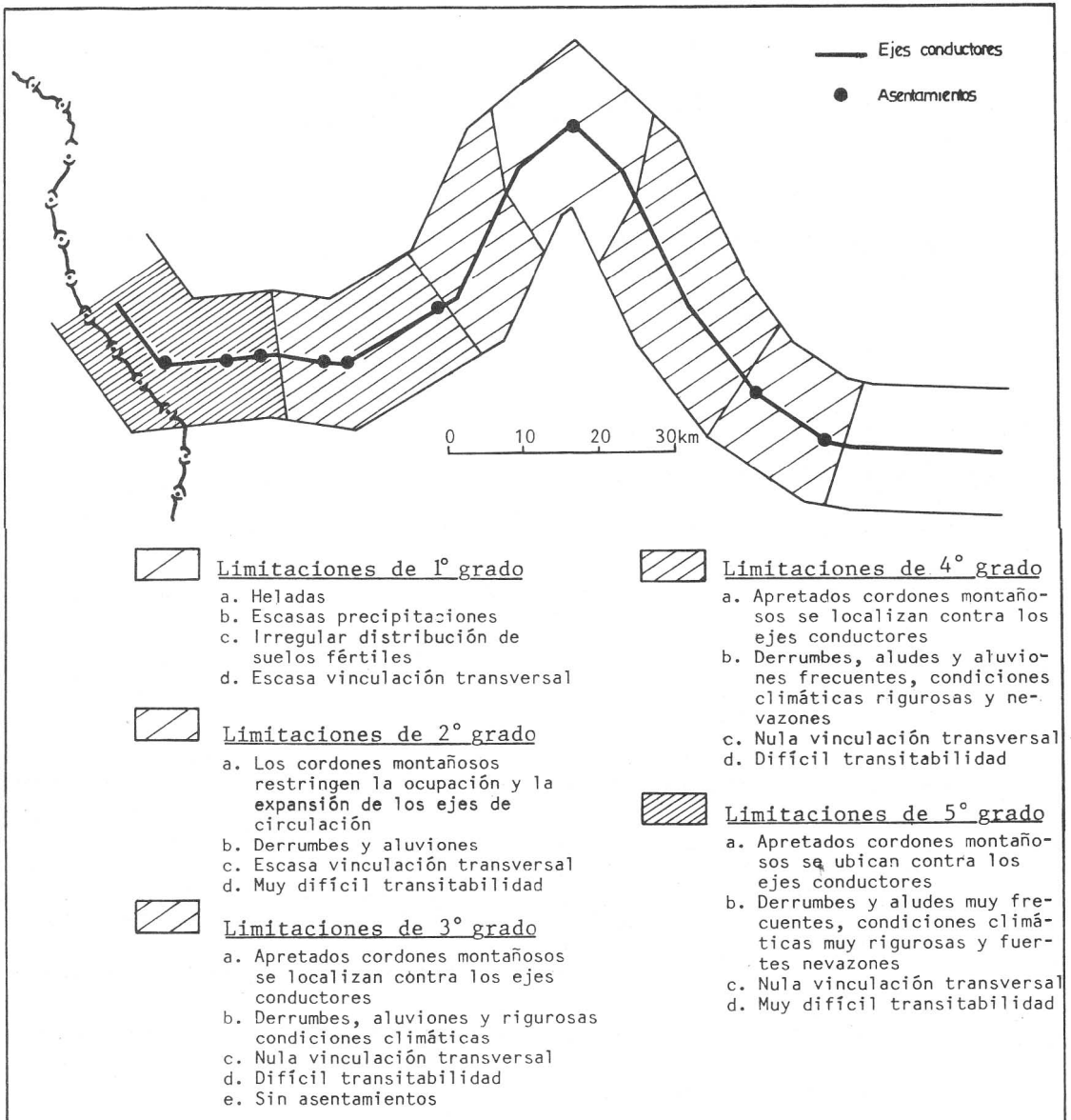


Figura 3: Esquema de los niveles de dificultad correspondientes al trayecto argentino.

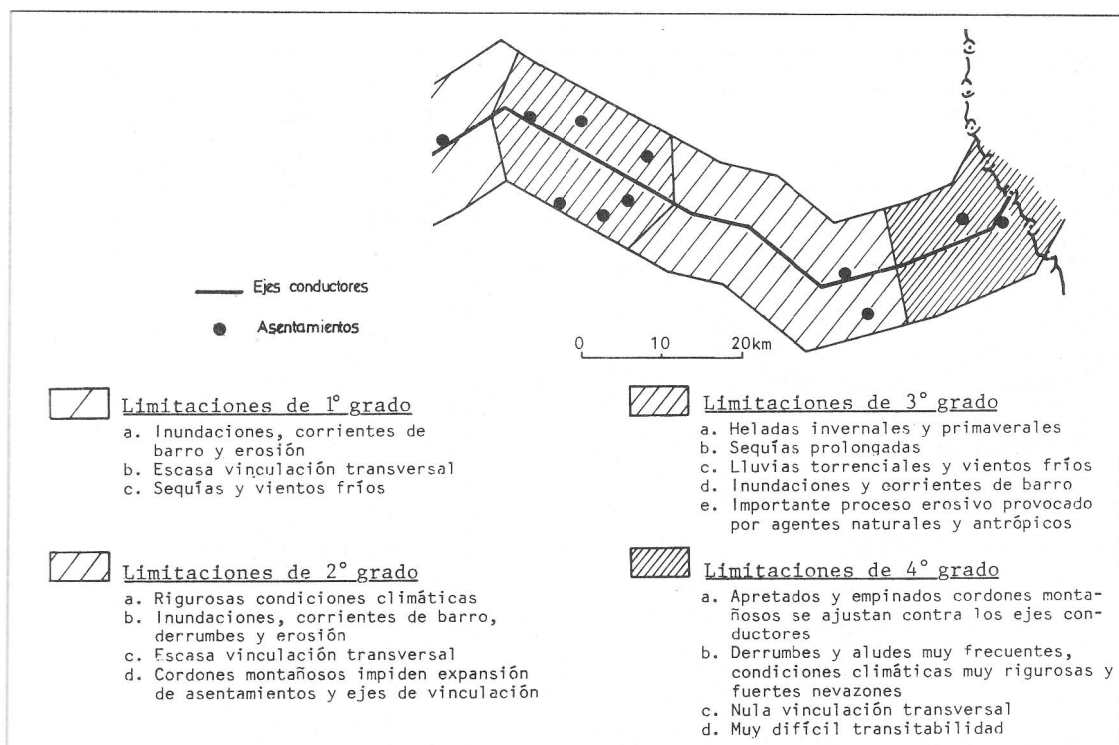


Figura 4: Esquema de los niveles de dificultad en el trayecto chileno.

Fuente: Elaboración propia.

El tramo argentino aparece como una periferia dominada. Las fuerzas y decisiones que afectan a los pequeños y aislados asentamientos son exógenos, carecen del espíritu de iniciativa y cooperación suficiente 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. Los indicadores principales son: los limitados equipamientos, la escasa disponibilidad de oportunidades, el cerrado ambiente social y cultural y la percepción de marginalidad que tienen las comunidades ante el peso de los factores naturales. Las falencias mencionadas se suman a la falta de capacidad de innovación de los propios actores sociales, lo que agrava la situación, lo cual permite identificarla 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.

Ante este panorama se pueden adelantar algunas respuestas al interrogante formulado al comienzo:

1. que es evidente que el espacio está subordinado a otros factores de explicación;
2. que, siguiendo el juicio de Claval (Calvo Palacios, 1. L., 1978), las regiones difieren menos entre sí por sus características físicas que por sus formas de organización socioeconómicas;
3. que la situación no necesariamente es irreversible, pueden haber cambios en las regiones marginales, aunque seguramente después de un considerable período de tiempo;
4. que las regiones marginales seguirán existiendo, pero una correcta acción política disminuirá los conflictos y los desequilibrios.

En relación a este último punto, el presente trabajo pretende contribuir con la definición de un espacio que necesita el planteamiento de alternativas que tiendan hacia un desarrollo armónico e integrado entre todos sus elementos. Desafío nada fácil, pero que guía la siguiente etapa de este proyecto de investigación.

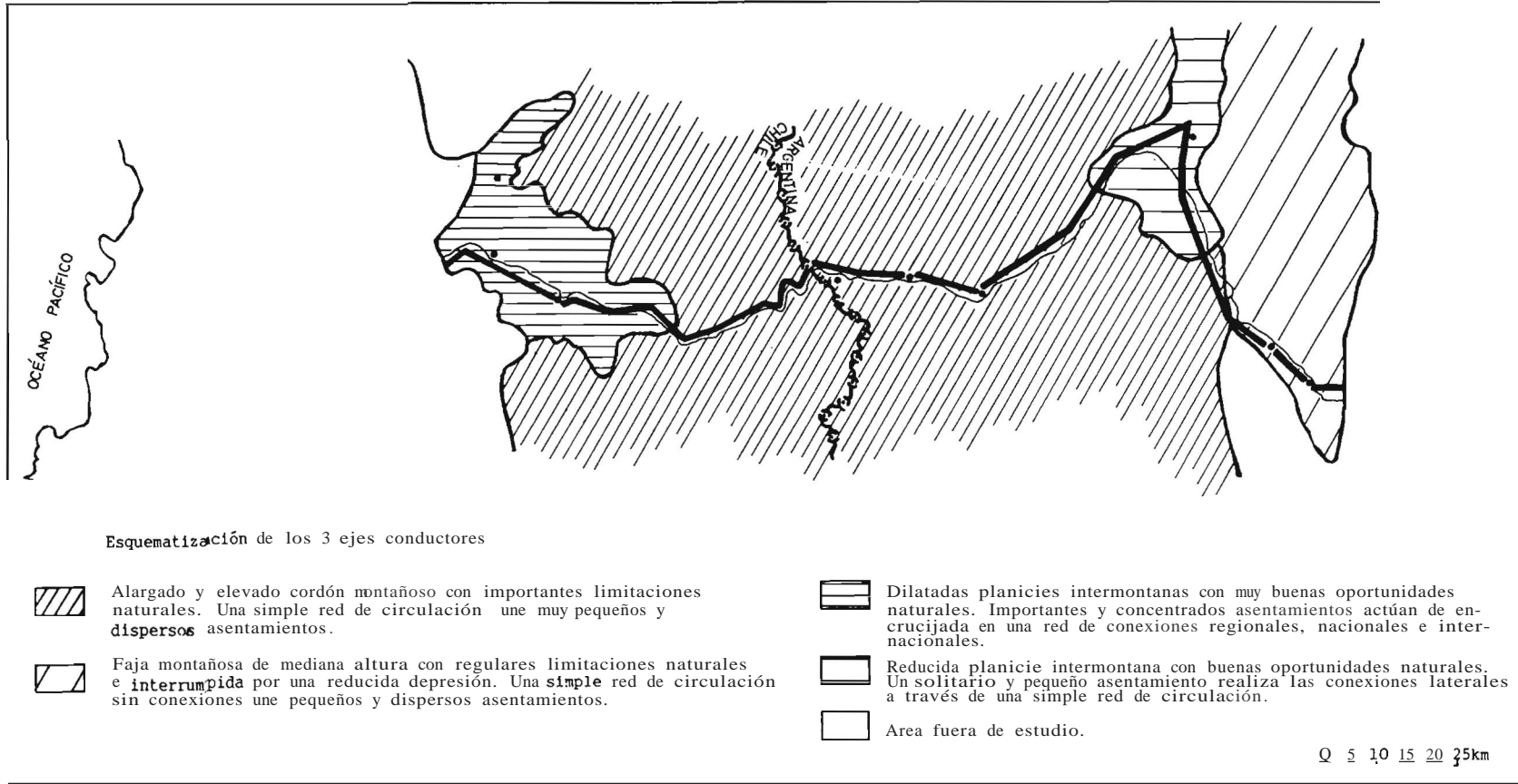


Figura 5: Modalidades especiales resultantes del juego de los componentes del escenario y de sus propiedades.



## BIBLIOGRAFIA

- ALLESCH LAUDE, R. Y ALVAREZ ARANGUIZ, L.. 1993-1994: "Los asentamientos de población en la cuenca del río Aconcagua. V Región". En: *Rev. Geográfica de Valparaíso* N° 24-25. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- ARCHIVOS PERIODISTICOS DE LOS DIARIOS "Los Andes" y "Uno" (Mendoza, Argentina) y "El Mercurio" (Santiago, Chile).
- ABELE, G. 1984: "Derrumbes de montaña y morrenas en los Andes chilenos". En: *Revista de Geografía Norte Grande* N° 11, Instituto de Geografía. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- CALVO PALACIOS, J. L.. 1978: "Nota acerca de las regiones marginales y la organización del espacio: definición previa de objetivos". En: *Rev. Geographica*, Departamento de Geografía. Universidad de Zaragoza. Impr. Librería General. Zaragoza.
- CAPITANELLI, R. 1967: "Climatología de Mendoza". En: *Boletín de Estudios Geográficos* N°S54-57. Mendoza, Instituto de Geografía.
- CAPITANELLI, R., 1991: "Itinerario límite argentino-chileno al piedemonte mendocino". En: *Taller Internacional sobre geoecología de los Andes. Manejo de recursos y desarrollo sustentable*. Santiago. (Fotocopied).
- CAVIEDES, C.. 1972: "Geomorfología del cuaternario del valle del río Aconcagua. Chile central". En: *Cuadernos Geográficos Friburgueses*, Freiburg. Instituto Geográfico.
- 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 en ejecución", Mendoza.
- CEPPARO DE GROSSO, M. E., 1996: "La circulación internacional por el corredor andino en el marco del MERCOSUR". En: *Revista Mensual del Diario Vno. Las Heras. Historia y perspectivas*. Mendoza, enero 1996.
- CEPPARO DE GROSSO, M. E. Y VARGAS, R.: "Uspallata y su desarrollo". En: *Revista Mensual del Diario Uno. Las Heras. Historia y perspectivas*. Mendoza, enero 1996.
- 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.
- HAGGETT, P., 1976: "Análisis locacional", En: *Geografía Humana*, Edil. Gustavo Gili, Barcelona.
- JONES, G., 1994: "Physical constraints on village development in remote mountain settlements", En: CHANG-YI, D. (ed.), *Mrginality and development issues in marginal regions. Proceedings of the VGI Study Group on Development Issues in Marginal Regions*. Taipei, National Taiwan University.
- 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 VGj 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.
- TELLARINI, V., 1989: "La marginalità: un approccio de carácter general". En: *Sistemi Agricoli Marginali*. Alta Romagna, Garfagnana, Alto Reggiano.
- SALOMON, J., 1969: "El alto valle del río Mendoza". En: *Boletín de Estudios Geográficos* N° 62, Mendoza, Instituto de Geografía.
- SANCHEZ M., A., 1974: "Las condiciones pluviométricas de la cuenca del río Aconcagua". En: *Revista Geográfica de Valparaíso* N° 5, Valparaíso. Ediciones Universitarias de Valparaíso.