

Geografía en movimiento



Superar la distancia en Norteamérica

Cuando los europeos empezaron a colonizar más allá de sus propias costas, las perspectivas de crecimiento económico en Norteamérica lucían remotas. Durante la Guerra de los Siete Años (1756-63), cuando los franceses e ingleses combatieron por Canadá, Voltaire se preguntó por qué peleaban por “unos pocos acres de nieve”. Deberían haberse interesado más en el potencial económico del Caribe, donde el clima y el suelo eran buenos para el cultivo de la caña de azúcar, y se interesaron. Es famoso el comercio de la isla de Manhattan por parte de los holandeses a cambio de tierra alrededor de Surinam. Pero con el correr del tiempo los pocos acres de nieve y el paisaje rocoso de Plymouth (Massachusetts) fueron los que dieron nacimiento al “revés de fortuna” entre el frígido Noreste de América y el cálido Sur”.¹

Para entender cómo sucedió este revés, debe comprenderse cómo manejaron los norteamericanos la creciente densidad, las vastas distancias del continente y las agudas divisiones entre esclavos y dueños, nativos y colonizadores y franceses e ingleses; en suma, cómo se rediseñó la geografía económica de Norteamérica.

El tamaño y la ascendencia económica de Estados Unidos

El tamaño es la característica más obvia de la geografía económica de Estados Unidos.² En 1800, 5,3 millones de individuos vivían en las 865.000 millas cuadradas de tierra entregadas a la nueva nación por el Tratado de Versalles (1783). En 1900, un poco más de 2 millones de millas cuadradas se habían agregado por medio de compras directas, despojos de guerra, o tratados. Hoy Estados Unidos tiene más de 300 millones de habitantes y un territorio de 3,5 millones de millas cuadradas. Desde 1790, la densidad de población del país se ha multiplicado casi por 18.

Los retos de distribuir la población y la producción en un espacio tan vasto son enormes. Tanto las personas como la tierra productiva se han mudado al oeste y al sur. En 1800, la población se concentraba en Maryland en el litoral oriental (ver mapa G1.1). En 1900, el centro se había mudado a Indiana y en el siglo XX el centro giró hacia el Suroccidente, terminando en Missouri en 2000. Para este tiempo, la población de Estados Unidos se había establecido principalmente en sus dos litorales. Los estadounidenses están tan

distantes físicamente como siempre lo han estado.

¿Cómo superó Estados Unidos estas vastas distancias físicas? Inicialmente, los mecanismos institucionales de asignación de tierras y aseguramiento de los derechos de propiedad fueron supremos. La Constitución y la Northwest Ordinance (1787) proporcionaron los mecanismos procedimentales para transformar las zonas

despobladas en estados. Se disponía de la tierra pública mediante ventas a individuos privados y garantías directas. Se utilizaba el dominio supremo para darle el mejor uso a la tierra, especialmente cuando se requirió para los ferrocarriles. El primer ferrocarril transcontinental se terminó en 1864. El ejército de Estados Unidos removió por la fuerza las poblaciones indígenas donde lo encontró necesario, y los gobiernos

Mapa G1.1 El centro de gravedad geográfico de la población de EUA se movió 1.371 kilómetros entre 1790 y 2000



Fuente: Geography Division, U.S. Census Bureau.

estatales y locales alentaron a los estadounidenses a trasladarse ofreciéndoles tierras, construyendo canales y proveyendo colegios, vías y otros bienes públicos. Estos gobiernos locales compitieron entre sí para atraer gente y empresas, ofreciendo incentivos tributarios y de otras clases.

La cláusula de comercio de la Constitución estimuló también a la gente y las empresas a trasladarse; esa cláusula prohibía en forma explícita a los gobiernos estatales cohibir el comercio a través de las fronteras estatales. La estructura institucional permitió así el libre movimiento de personas (excepto esclavos), capital y bienes, con derechos de propiedad acompañantes, de manera que el movimiento pudiera darse sin pérdida económica.

En este entorno de políticas, la “revolución del transporte” del siglo XIX y la creciente densidad permitieron un cambio fundamental en las estructuras económicas de Estados Unidos. La combinación de vías férreas, canales y barcos de vapor redujo en gran medida los costos del transporte de remolque mediano y largo, en comparación con el transporte solo por vagones.³ El país se hizo más urbano y denso, mientras las estructuras económicas regionales eran divergentes. Nueva Inglaterra, que había sido 80% agrícola en 1800 a pesar de sus suelos pobres y su clima, empezó a desarrollar manufacturas, mientras el Medio Oeste se especializaba en alimentos. A principios del siglo XX, Estados Unidos era el mayor productor de manufacturas del mundo.

La creciente densidad y la migración de personas y empresas fueron impulsadas en gran parte por las fuerzas del mercado. La mayor parte de las colonizaciones fueron cautelosas, y los ferrocarriles se construyeron cuando (y donde) los inversionistas pensaban que obtendrían beneficios y se trasladaron en forma incremental a través del país. Ocasionalmente, la colonización daba “saltos” sobre grandes extensiones de tierra para pasar a otro lugar, como sucedió con California tras el descubrimiento del oro en 1849. Pero eso simplemente aceleró el paso de la reubicación del trabajo en Estados Unidos.

Convergencia en niveles de vida

La Guerra Civil de Estados Unidos tuvo efectos económicos de larga duración que *dividieron* al país. Los ingresos per cápita cayeron en forma abrupta en el Sur des-

pués de la Guerra Civil, tanto en términos absolutos como relativos al resto del país. En 1900, el ingreso per cápita en Alabama era todavía la mitad del promedio nacional. En 1938, Franklin Roosevelt anotó de forma que se hizo famosa que el Sur era el “problema económico número uno” de la nación. Estados Unidos tenía sus zonas retrasadas, pero la experiencia del siglo XX fue de convergencia continua en los niveles de vida.

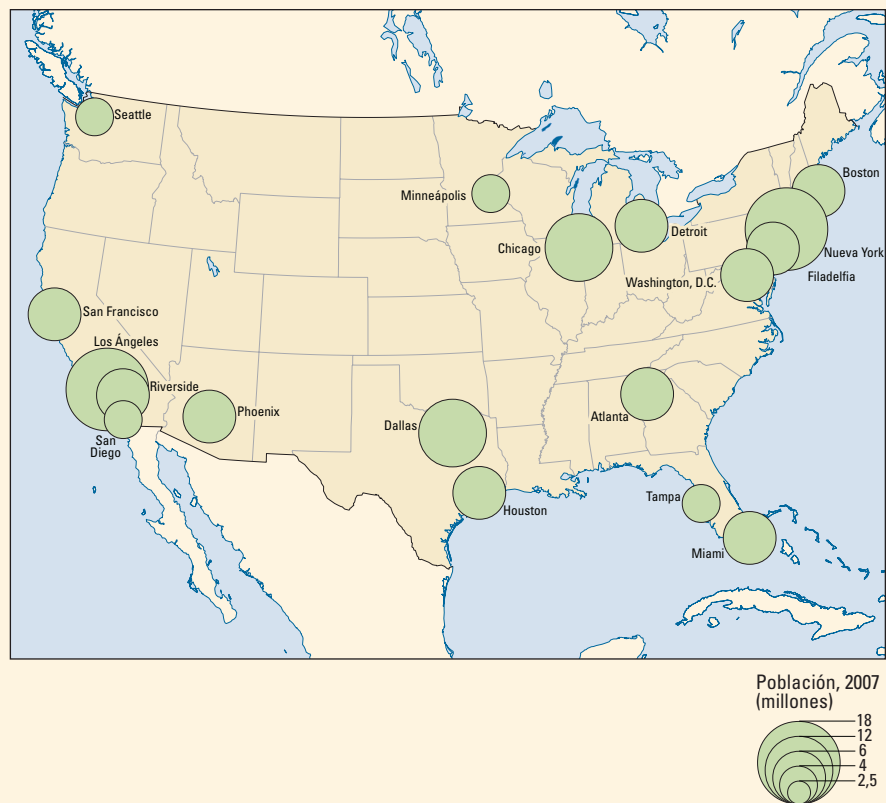
En Estados Unidos existe una clara relación negativa entre el nivel de ingreso per cápita en un estado en 1900 y el crecimiento del ingreso en ese estado en el siglo siguiente. Esto es, los estados más pobres crecieron más rápidamente que los ricos entre 1900 y 2000, un fenómeno conocido como “convergencia beta”. La principal explicación de este fenómeno es la migración de la gente. En el siglo XX, el patrón predominante de movimiento fue de los estados pobres hacia los ricos. Probablemente el ejemplo más importante es el de la migración de afroamericanos del sur rural al norte urbano (y al oeste), empezando de veras durante la Primera

Guerra Mundial y convirtiéndose en una gran ola durante la Segunda Guerra Mundial y después de ella. Estados tales como Mississippi y Louisiana ahora ocupan los últimos puestos en ingreso disponible, pero es fácil imaginar que habrían estado peor sin esta migración.

La convergencia tuvo la ayuda de las reducciones en los costos de transporte. Muchas de las invenciones más importantes en transporte y comunicaciones sucedieron en Estados Unidos. En el siglo XX, la red se expandió con la difusión del aeroplano, el automóvil y las comunicaciones electrónicas. Hoy, 16 de los 30 aeropuertos con mayor movimiento del mundo están en Estados Unidos, y hay más de 75 automóviles por cada 100 estadounidenses.

La invención y la difusión del automóvil llevaron al engrandecimiento de las ciudades a través de un pronunciado “aplanamiento” de la densidad urbana al ir del centro de la ciudad hacia los suburbios, lo que contribuyó a magnificar las economías de aglomeración, pero produjo también *divisiones* sociales. El sistema estadounidense

Mapa G1.2 Las grandes ciudades de EUA están en el nordeste y en las dos costas



Fuente: Population of Metropolitan Statistical Areas, U.S. Census Bureau.

de finanzas públicas locales, dependiendo de los impuestos locales a la propiedad para financiar los servicios, está diseñado en forma deficiente para llevar a cabo la redistribución de ingresos. Las familias de clase alta y media pueden evitar subsidiar a otras, trasladándose a nuevos suburbios. La raza también influye en la ubicación: el centro de la ciudad es predominantemente “negro” mientras los suburbios son “blancos”.

Para bien o para mal, el crecimiento de los automóviles se benefició de la Federal Highway Act de 1956, que autorizó la construcción del Sistema Interestatal de Vías de Eisenhower. En un famoso discurso, el presidente Eisenhower recordó cómo siendo un joven oficial participó en el primer convoy intercontinental de motor desde Washington, D.C., hasta San Francisco en 1919. El viaje duró 62 días, con todo tipo de retrasos imaginables en el trayecto. Hoy, por cortesía del sistema, un conductor puede cubrir la jornada de 2.819 millas en dos días. La investigación reciente muestra que la red de autopistas de 47.000 millas ha integrado zonas rurales anteriormente aisladas a la economía nacional y ha fomentado el crecimiento metropolitano.

¿Qué han hecho estas conexiones para la distribución de la población y la actividad económica? Paradójicamente, cuando el centro de gravedad pasó al interior del país, el interior –salvo sus metrópolis– se ha ahuecado. Missouri tiene sólo 5,5 millones de habitantes, más de la mitad de los cuales están en la zona del gran San Luis. La dispersión de la infraestructura de transporte no ha dispersado a la gente, pero ha permitido que el crecimiento de las economías de aglomeración ocurra en mayor número de ciudades en el país. La distribución de la población en 2000 estaba concentrada en las ciudades, en el nordeste y en las costas, produciendo lo que se conoce como “convergencia sigma”, una reducción en la desigualdad de ingresos entre los estados (ver mapa G1.2). Según una medida, la dispersión entre los estados del ingreso per cápita cayó en 2000 a un tercio de su nivel de 1880.

Densidad creciente, desigualdad decreciente, divisiones persistentes

El desempeño económico a largo plazo de los Estados Unidos es ejemplar. El crecimiento del ingreso per cápita ha sido en término medio de 1,8% por año durante los últimos 180 años, que ha ocasionado una mejora acumulada de 26 veces en el nivel de vida. Junto a este crecimiento, la desigualdad de ingresos entre los estados se ha reducido. Estados Unidos ha realizado economías de escala, primero a nivel de plantas, luego a nivel local, al especializarse las ciudades en manufacturas, y posteriormente a nivel de metrópolis en las mayores aglomeraciones urbanas como Los Ángeles y Nueva York.

Hoy Estados Unidos está compuesto por un conjunto muy efectivo de mercados nacionales de bienes y factores de producción. El lugar es todavía importante para determinar el ingreso, pero en el corto plazo y no en el largo, y el corto plazo es mucho más corto de lo que era hace un siglo. Las principales conmociones locales, tales como el huracán Katrina, causan mucho menos impacto en las perspectivas de crecimiento local que anteriormente. Después que el desembarco del Mariel y otros intentos de evasión llevaron 125.000 refugiados cubanos a Miami a principios de los años ochenta, los salarios regionales no experimentaron un impacto perceptible.

El resultado es una paradoja aparente: los salarios en Estados Unidos (corregidos por el capital humano) son similares en distintas ubicaciones, mientras la actividad económica presenta muchas desigualdades espacialmente. Se aclama a Europa por tener menor desigualdad social, pero Norteamérica tiene más igualdad espacialmente y tiene una distribución más eficiente espacialmente de la producción económica; la razón de eso es una fuerza laboral móvil. Casi 40 millones de estadounidenses cambiaron de residencia en 2006, y cada año unos 8 millones se mudan de un estado a otro; en un decenio, más de una cuarta parte cambia de estado de resi-

dencia. Al superar la distancia y la división y permitir que la población y la producción sean dispares en el espacio mediante la movilidad libre, los ingresos per cápita de Estados Unidos son altos y notablemente similares en los distintos estados.

Un reto que queda pendiente para Estados Unidos es la remoción de las divisiones. El North American Free Trade Agreement (Nafta, Acuerdo Norteamericano de Libre Comercio) es un paso dado en esa dirección, pero es un paso modesto. Considérese la integración del mercado Canadá-Estados Unidos. En un estudio se halló que el comercio entre las provincias canadienses era mucho mayor que entre Canadá y Estados Unidos, controlando las variables de distancia y tamaño económico (productos internos brutos) de los socios comerciales, en este caso, los estados y las provincias.⁴ Por ejemplo, dado el tamaño de California, su comercio con Ontario debería haber sido el equivalente a 10 veces el comercio de Ontario con Columbia Británica, el vecino canadiense más cercano a California. De hecho, el comercio de Ontario con Columbia Británica fue equivalente a tres veces el de su comercio con California: incluso una de las fronteras más estrechas del mundo tiene una gran influencia negativa en el comercio.

A lo largo de la frontera norte de Estados Unidos, este país y Canadá comparten 3.987 millas, la frontera internacional sin guardias más larga del mundo. La situación es marcadamente distinta a lo largo de su frontera sur con México, en la cual se mantienen guardias –no los suficientes para muchos ciudadanos estadounidenses– para impedir que ingresen inmigrantes ilegales potenciales. Existen aun propuestas para construir un muro a lo largo de la frontera de 1.933 millas. Tales barreras son un obstáculo para la convergencia entre los países del continente norteamericano.

Contribución de Robert A. Margo.