



La clave está en los trópicos

Se dice que *Tristes trópicos* es una obra fundamental de Claude Lévi-Strauss. Publicada en 1955 combina etnografía, autobiografía y filosofía. En este libro, Lévi-Strauss narra sus experiencias como antropólogo en sus viajes por América del Sur, particularmente en Brasil, donde estudió varias tribus indígenas como los Bororo y los Nambikwara.

Aunque se le considera una crónica de investigación, *Tristes trópicos* puede ser vista como una reflexión profunda sobre la naturaleza de las sociedades humanas, el proceso de civilización y la relación entre la modernidad y las culturas tradicionales. Lévi-Strauss expresó una visión crítica de la civilización occidental, lamentando la destrucción de culturas indígenas debido al colonialismo y la globalización.

El libro está impregnado de una cierta melancolía, ya que el autor observa la desaparición de modos de vida ancestrales frente al avance de la modernidad. Al mismo tiempo, *Tristes trópicos* es una meditación sobre la condición humana, las diferencias culturales y la búsqueda de sentido en un mundo cambiante.

No obstante, esta mirada de mediados del siglo XX también es testimonio de los procesos de arruinación del proyecto de la modernidad, tanto en sus formatos de capitalismo como de proyectos socialistas, en donde el monumentalismo de la logística. En el primer párrafo del capítulo 26, “Sobre la línea” dice:

Quien vive sobre la línea de Rondoón cree vivir en la Luna. Imaginad un territorio grande como Francia e inexplorado en sus tres cuartas partes; recorrido tan sólo por pequeñas bandas de indígenas nómadas que se cuentan entre los más primitivos del mundo, y atravesado de lado a lado por una línea telegráfica. El camino sumariamente desmontado que la acompaña -la picada- proporciona el único punto de referencia durante 700 kilómetros, pues, si se exceptúan algunos reconocimientos efectuados por la Comisión Rondón en el

norte o en el sur, lo desconocido comienza a ambos bordes de la picada, en el caso de que su trazado mismo no sea indistinguible del matorral. Es cierto que existe el hilo; pero éste se volvió inútil inmediatamente después de instalado y se halla tendido entre postes que ni siquiera se reemplazan cuando se pudren, víctimas de las termitas o de los indios —que toman la vibración característica de una línea telegráfica por el de un panal de abejas salvajes en actividad—. En algunos lugares la línea se arrastra por tierra; en otros fue negligentemente colgada de los arbustos vecinos. Por sorprendente que pueda parecer, ella contribuye a la desolación del ambiente en lugar de atenuarla. (p. 295)

La superficialidad de la descripción y la soltura de la opinión ligera solo compite con la asombrosa ceguera ante la dicotomía naturaleza-cultura con que esta crónica pone en evidencia las categorías imperiales occidentales que se utilizan para describir las zonas de frontera. Sin embargo, este testimonio de un viajero francés por sudamérica ilustra de manera valiosa los modos de conexión y el interés de la modernidad en el dominio del espacio y el tiempo.

Lo cierto es que los trópicos, tanto el de Cáncer como el de Capricornio, constituyen los dos cinturones principales a nivel planetario para la interconexión de los continentes. Más del 40 % de la población mundial habita en la franja que va de un trópico al otro. Casi la totalidad de los países en esta zona se les ha considerado “en vías de desarrollo”.

Pero la clave está en la logística. Ya en el siglo XVI los trópicos fueron la franja de movimiento intercontinental. El viaje de Manila a Acapulco -que se hizo por dos siglos y medio- tomaba un tiempo promedio de tres meses. En el siglo XXI la ruta tiene cierto paralelo con el vuelo que un Airbus 350-900 que entre Manila y Nueva York tardaba 16 horas y 35 minutos en 2020.

Podemos considerarla la primera ruta comercial global porque conectaba Manila con Madrid a través de

Acapulco y Veracruz, incorporando a las Indias Occidentales (actual América, con sus 100 nombres), a diferencia de las rutas anteriores donde no estaba incorporado este inmenso continente.

Con mayor justicia o precisión, tal vez debiésemos indagar en la ruta naviera actual que conecta los puertos de Manzanillo en Colima con el de Yokohama en Japón, Busan en Corea del Sur o Qingdao en China porque, por el lado del Caribe, Veracruz sigue siendo un punto de relevante para el comercio con Europa y Norteamérica. El siglo XVI en el siglo XXI solo es de mayor volumen y más rápido, con el incremento brutal del consumo energético que ello implica.

La modernidad no cesa en su insistencia. Cada vez mayor volumen, cada vez un poco más rápido. El plan Iniciativa de Integración Regional de América del Sur (IIRSA) planteaba dotar al trópico de Capricornio condiciones similares al del trópico de Cáncer. El área de influencia se ubica en torno al trópico del mismo nombre, involucra a cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay) y tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico que dan cuenta de su carácter bioceánico. En la franja de 20 a 30 grados de latitud sur tiene una longitud aproximada de 2.500 kms.

Las transformaciones del siglo XXI: tristes trópicos, cuentas alegres.

En 2018 el historiador económico Geoffrey Jones anunciaba que se había iniciado un proceso de desglobalización unos años antes. En 2024 ya es posible apreciar que el proyecto de la Unión Europea encontró su punto de desintegración. Si el Brexit ya evidenciaba la demanda por el endurecimiento de las fronteras, la de-

cisión alemana de restablecer los controles de frontera terrestre solo ha venido a reafirmar que el efecto más evidente del acuerdo de la Unión, la libre circulación al interior del continente, es ya una práctica del pasado de una experiencia que no alcanzó a durar 2 décadas.

Este mismo fenómeno, quizás una cierta revitalización del imaginario de los Estados-Nación del siglo XIX, tuvo como expresión la medida de establecer barreras comerciales entre Estados Unidos de América y China. Una consecuencia de ello ha sido el cierre de fábricas de automóviles de EEUU en China y su reinstalación en otra zona del trópico: México. Al mismo tiempo, los fabricantes de autos de Europa decidieron instalar una planta de fabricación en las inmediaciones de Puebla. Como resultado, México está volviendo a tener el lugar del comercio mundial que había comenzado en siglo XVI.

Mientras eso ocurre en el trópico de Cáncer, en el de Capricornio se intenta revitalizar la idea de una franja de conexión bioceánica, con territorios invisibles como los que quiso describir Lévi-Strauss a mediados del siglo XX¹.

Este modo de administración y la persistencia de las ideas relativas a los territorios y sus conexiones es también una clave de lectura para los procesos de metabolismo de energía y materiales y parte de la explicación del proceso de crisis ambiental que se ha podido constatar. Uno de los aspectos que agravan el panorama es que la clave de las disputas y rediseños de las conexiones a través de los trópicos solo son el anuncio de que todo cambia para que todo permanezca igual.

Andrés Arellano

¹Ver: Scholvin, S., & Franco, L. (2024). ¿El Corredor Bioceánico como motor del desarrollo? Desafíos enfrentados por los proveedores de servicios de transporte en Antofagasta, Chile. *Revista De Geografía Norte Grande*, (88). Recuperado a partir de <https://revistanortegrande.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/59015> ; Mansilla Quiñones, P., Panes, A., & Ponce-Hille, María Ignacia. (2019). DISCURSOS GEOPOLÍTICOS DE DESARROLLO Y REESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL IIRSA EN EL EJE MERCOSUR-CHILE. *Diálogo andino*, (59), 37-53.