

**Cuestiones políticas, socioculturales
y económicas del Sudoeste Bonaerense**

Mabel Cernadas de Bulnes

José Marcilese

(Editores)

Actas de las

IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense

Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina

7, 8 y 9 de septiembre de 2006

Universidad Nacional del Sur

Secretaría General de Comunicación y Cultura

Archivo de la Memoria de la Universidad Nacional del Sur

Cuestiones políticas, socioculturales y económicas en el sudoeste bonaerense :

Actas de las IV Jornadas interdisciplinarias del sudoeste bonaerense /
compilado por Mabel Cernadas de Bulnes y José Marcilese - 1a ed. -
Bahía Blanca : Universidad Nacional del Sur, 2007.

400 p. ; 25x22 cm.

ISBN 978-987-23429-0-6

1. Política. 2. Economía. 3. Historia. I. Cernadas de Bulnes, Mabel, comp.
II. Marcilese, José, comp. III. Título
CDD 320 : 330

ISBN 978-987-23429-0-6

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Bahía Blanca, Argentina, marzo de 2007

Las opiniones vertidas en los artículos son exclusiva responsabilidad de sus autores.

IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense

Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina

7, 8 y 9 de septiembre de 2006 / Bahía Blanca

Comité organizador

Mabel Cernadas de Bulnes

María Elena Ginóbili

José Marcilese

Adriana Rodríguez

María del Carmen Vaquero

Comité académico

Hugo Arelovich

Margarita Bróndolo

Nidia Burgos

Néstor Cazzaniga

Ana María Cignetti

Silvia Gorenstein

Ricardo Gutiérrez

Silvia Grippo

Laura Llull

Ana María Malet

Elda Monetti

Elizabeth Rigatuso

Declaradas de interés legislativo por la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (D/686/06-07)

Declaradas de interés educativo y auspiciadas

por la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires (Resolución 684)

Declaradas de interés municipal por el Honorable Consejo Deliberante de la ciudad de Bahía Blanca (Ordenanza 13.815)

Declaradas de interés cultural por el Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Índice

Presentación

Mabel N. Cenadas de Bulnes y José Marcilese	11
---	----

Relaciones interétnicas

Claudia Iribarren: Blancos, indios y negros en el Fuerte del Carmen de Patagones: análisis de la conformación social en la década 1810-1820.....	15
María Mercedes González Coll: De historia, memoria, olvido y reflexión.....	23
Ayme Lazcano - María Mercedes González Coll: La opción de un dirigente.....	31
María Jorgelina Ivars: Relaciones interétnicas e imagen fotográfica.	
Puesta en valor de documentación presente en Bahía Blanca	41
Walter Alejandro Paris: El Fuerte Nuestra Señora del Carmen estrategia virreinal y relaciones interétnicas	51

Partidos y prácticas políticas

Leandro A. Di Gresia - La conflictividad jurídica en el Sur bonaerense: una aproximación cuantitativa desde un estudio de caso (Tres Arroyos, 1868-1900)	61
Laura C. del Valle - Silvia G. Gamero: Contradicciones ideológicas y ocupación de espacios políticos: el poder ejecutivo bahiense en el contexto de la revolución de 1893 en la Provincia de Buenos Aires.....	71
Laura Llull: El “pequeño proyecto” del diputado nacional Valentín Vergara: semillas para los agricultores del partido de Puán (1918)	79
Roberto D. Cimatti: Reforma o revolución. acerca del debate en el socialismo de Bahía Blanca y el IV Congreso Extraordinario del Partido Socialista	87
Mabel N. Cenadas de Bulnes: La democracia en cuestión: el radicalismo bahiense ante la crisis de los años treinta.....	95
José Marcilese: El asociacionismo profesional bahiense durante los años del primer peronismo. El caso de la Asociación Médica de Bahía Blanca	105
Adriana S. Eberle: Contextualización ideológica de la definición de Bahía Blanca como polo de desarrollo desde el discurso del radicalismo intransigente.....	113
Patricia Orbe: La exaltación de la figura del mártir juvenil en la comunidad universitaria bahiense: prensa, estudiantes y cultura política en 1957	121
Andrea Belén Rodríguez: “Malvinas en las escuelas” en el contexto de luchas por la memoria de la guerra.....	131

Prensa y sociedad

Omar Chauvié: Noticias de ayer: prensa política en Pago Chico.....	141
María de las Nieves Agesta: El barómetro de la cultura. Luz y sombra:	149
Gisela Popp: El Círculo Católico de Obreros desde la óptica de la prensa bahiense	157
Lucía Bracamonte: “La mujer bahiense opina”. Posturas en torno a los derechos de las mujeres en una revista femenina de la década de 1930.....	163
Belén Zapata: El Cordobazo y el conflicto social en Bahía Blanca. Análisis del relato de <i>La Nueva Provincia</i>	171
María Julia Giménez: La Universidad como problema en el discurso de <i>La Nueva Provincia</i> : 1966-1976.....	179
María Lorena Montero: Memorias del golpe en <i>La Nueva Provincia</i> (1976 - 2006).....	187

Arte y sociedad

Flavio Bevilacqua- Laura Villalobos: Iniciativas para la fundación y desarrollo de un club social: el Club Argentino	197
Analia Bernardi - Victoria Casamiquela - Juan José Mateo - María Laura Prost: Historicismo y hegemonía: el edificio central del Complejo Alem de la UNS	205
Diana I. Ribas: Psicoanálisis e historia local: un posible abordaje en torno a la formación de la identidad bahiense	211
Rodrigo Javier Vecchi: Rumbo al oriente eterno: registro material y masonería en el cementerio municipal de Bahía Blanca	217
Laura I. Villalobos: Aportes de Italia a la arquitectura local.....	224

Problemáticas culturales

Gustavo Chalier: Poder, historia y nominación: la toponimia urbana y la construcción de la identidad histórica en Punta Alta.....	235
Diego Cejas: Himno a Bahía Blanca: una introducción a la épica del centenario	241
Celia Taich: Influencia de la ideología de Domingo Faustino Sarmiento en el progreso de Bahía Blanca	251
Bruno Leonardo Fernández: Legalización de la prostitución en la región de Bahía Blanca	259
Susana Martos: Papeles privados y vida cotidiana en Bahía Blanca y la región a principios del siglo XX.....	265
Lucy Pelliza: Medicinas populares en Bahía Blanca.....	273
Nilsa Mercedes Alzola de Cvitanovic: La integración patagónica a nivel latinoamericano según Domingo Proncato	279

Problemáticas migratorias

María Elena Ginóbili - Alicia Pérez - Mabel Giménez: La interculturalidad: desafíos y problemas en el mundo de las migraciones bolivianas en el Partido de Villarino.....	287
Fabiana Sabina Tolcachier: ¿Cosechamos doctores? judíos de Villarino en Bahía Blanca hacia la segunda mitad de siglo XX.....	293
Alejandro Alberto Suárez: Inmigrantes croatas en Bahía Blanca: testimonio de sus protagonistas	301
Sandra Rosetti - Ana Miravalles: Inmigrante trentinos en Bahía Blanca (1900-1955) El trabajo como factor de tensión entre continuidad y cambio cultural	309
Ana María Fernández: Una inmigrante vasca afirmada en su identidad.....	317
Laura Orsi: Visiones acerca de los inmigrantes uruguayos: sobre la in/mutabilidad de los estereotipos	325

Problemáticas sociales contemporáneas

Stella Maris Pérez - Claudia Cattaneo - María Martha Formichella: Análisis de la implementación del programa social “volviendo a comer en casa”	335
Melania Marína Marcenac: El conflicto por la recuperación de la fuente laboral en las plantas de Gatic Pigüé.....	343
María Belén Noceti: Dimensiones cualitativas del trabajo infantil en Bahía Blanca	351
Marcela Vitali: Repercusiones de la crisis política del 2001 en Bahía Blanca: aportes para comprender la inacción social	359
Fernando Romero - Iván Grasso - Eugenio Monforte: Huelgas en Bahía Blanca durante el gobierno de la Alianza (1999-2001).....	367

Hegemonía y contrahegemonía en los procesos de regionalización del sudoeste bonaerense

Natalia P. Fanduzzi: Embestidas y contragolpes: la definición del trabajo en el puerto de Ingeniero White a principios del siglo XX	377
Rocío Parga: La resistencia de los whitenses ante el avance global.....	385
Elena B. Torre: Voces y tensiones en torno a un conflicto en un espacio de complejidad	393
Adriana C. Rodríguez: Un impacto desde la diáspora: Claves para la articulación de la Hegemonía en la zona costera del S.O. Bonaerense	403
Rodrigo González Natale: El proyecto del Puerto Militar y la prensa bahiense a fines del siglo XIX: navalismo y estrategia mahaniana.....	409

Perspectivas económicas

Ricardo Raúl Gutiérrez: Asociatividad en proyectos y capital social: la experiencia en Bahía Blanca	417
Francisco J. Cantamutto: Acerca de la concepción académica de conocimiento en economía	423
Raúl F. Ortiz - María C. Lagier - Alicia Dieter: Comportamiento social de las agro-industrias de Bahía Blanca	429
José Ignacio Díez: Recuperar la agenda del desarrollo económico y de la competitividad en Bahía Blanca: la visión de las organizaciones de apoyo a la producción.....	437
Tomás Loewy: Sudoeste Bonaerense, una provincia: vigencia de una idea centenaria	445

Economía regional

Liliana Cerioni - Silvia Morresi: Perspectivas de evolución del mercado de gas natural en Argentina. Posibles impactos sobre la economía local.....	451
Carina Guzowski - Marina Recalde: Problemática actual del abastecimiento eléctrico en la región del Sudoeste: Participación y potencial de las energías renovables	459
Ilda María Ferrera-Fanny Martín: La producción salinera regional y su relación con Solvay Indupa	465

Economía y medio rural

Gabriela Cristiano: El proceso de sojización en el sudoeste bonaerense: análisis de una década	475
Regina Durán - Liliana Scoponi - Lorena Gandini- María Susana Fuertes - Marina Cordisco - Luis Caro Gustavo Boyer - Cristina Pitsch - Gabriela Pesce - Fernanda Lucchetti - Mariano Aguirre - Giannina Fermannelli: Desarrollo sustentable del medio rural: la forestación como instrumento para mejorar la sostenibilidad de los sistemas productivos tradicionales del Partido de Bahía Blanca en tierras marginales.....	481
Lucrecia Obiol - M. Carolina Pirillo - Lucía A. Sarro - Fernando J. Bostal: Sudoeste Bonaerense - potencialidad para el desarrollo de un cluster olivícola	487
Lorena Tedesco - Marta Susana Picardi: Clusters en el sudoeste bonaerense: espejo local del mapa nacional	497

Problemáticas culturales

La integración patagónica a nivel latinoamericano según Domingo Pronsato

Nilsa Alzola de Cvitanovic
Departamento de Humanidades - UNS
nalzola@criba.edu.ar

A partir de los Congresos Internacionales llevados a cabo en las universidades de La Serena, Valparaíso - Viña del Mar en Chile en el año 2005, abocados al estudio de la integración Latinoamericana, continuamos con la investigación sobre los proyectos y realizaciones de un ilustre ciudadano bahiense. Nos referimos a don Domingo Pronsato, a sus proyectos de integración plena de nuestra "Región Patagónica" al territorio nacional y a la integración de las Patagonias Chilena y Argentina a través del Ferrocarril Trasandino del Sur, cuestión de trascendencia no sólo económica sino también social y cultural, que hemos abordado en trabajos anteriores.

Descendiente de la Legión Agrícola Militar italiana autorizada en 1856 por el gobierno de Bartolomé Mitre para colonizar y defender la campaña que rodeaba a la pequeña población de Bahía Blanca, contribuyó en forma decisiva al desarrollo posterior de nuestra ciudad.

En el presente trabajo es nuestro propósito ahondar en las ideas básicas del ingeniero Pronsato no sólo a nivel argentino y chileno en el contexto actual de un mundo globalizado, sino también a nivel latinoamericano y su proyección al Mercosur, analizando los altibajos en los ciclos históricos de larga duración entre modernidad e identidad, estancamiento y progreso del trazado del Corredor Bioceánico terrestre, resultante del proyecto del cual nuestra ciudad sería protagonista de gran importancia.

Antes de abocarnos al objetivo específico, creemos necesario presentar brevemente el proyecto que preocupó y ocupó casi toda la vida de Pronsato, su entorno y generaciones más jóvenes durante el siglo XX. Su desafío hasta la actualidad no se ha concretado puntualmente, aunque se ha visto plasmado en el desarrollo de nuestra región y de la región Comahue, doctrina regional esta última que le pertenece¹. Esta doctrina sureña articulada en el "Sistema Trasandino" configura un área espacio-funcional, integrado por medios de transporte y obras de infraestructura, tendiente a dar autonomía regional al centro-sur argentino uniendo el Atlántico con el Pacífico.

En un libro de su autoría "El Desafío de la Patagonia"² publicado en los años 60, sintetiza y aclara los pasos previos para su realización debiéndose formar la "Comisión Pro-Ferrocarril Trasandino del Sur" de Bahía Blanca encargada de convocar a un gran "Congreso Transandino" que se realizó en nuestra ciudad en los meses de junio y julio de 1957 con asistencia de personalidades chilenas y argentinas. Sus resultados fueron compilados por la comisión organizadora³ y la hemos analizado ampliamente en otros trabajos.

En la década de los años sesenta sus esfuerzos, después de innumerables viajes a Chile y de contactos con nuestros cambiantes gobiernos nacionales parecieron concretarse y alcanzar dimensión latinoamericana a través del diputado Luis J. Harrington, oriundo de nuestra ciudad, con la aprobación en el Congreso Parlamentario Latinoamericano recién creado en la ciudad de Lima, en el año 1965⁴ y posteriormente con su aprobación por la Cámara de Diputados de la Nación Argentina en 1966.

Para el ingeniero Pronsato también nuestra Universidad Nacional del Sur debía ser protagonista principal en el desarrollo de la Patagonia y en el acercamiento cultural y científico de las regiones sureñas. Es con ese propósito que junto a la Corporación del Comercio y la Industria, en 1968 se crean en la U.N.S. la Sala Patagónica y el Departamento Regional de Economía y Turismo de la misma⁵.

Así las cosas, sin embargo, se debió esperar desaparecido el ingeniero Pronsato en 1971, a la década de los años noventa, más precisamente a partir de 1994 para que este proyecto volviera a reactivarse vivamente.

El diario “La Nueva Provincia” consigna el 31 de octubre de 1994 “Acontecimiento histórico. Acuerdo decisivo para el Trasandino del Sur... El proyecto procura establecer un vínculo entre los Puertos de Ingeniero White (Argentina) y Talcahuano (Chile)⁶. La iniciativa había nacido en el siglo XIX junto con el Trasandino del Norte que une Socompa con Antofagasta en 1896.

Sin embargo, las cosas no fueron sencillas y en 1995 el intendente de Bahía Blanca en ese entonces, agrimensor Jaime Linares, sugería su viabilización a través de un sistema multimodal de operación vial que fuera alternativo y a la vez complementario del histórico proyecto ferroviario.

El 17 de noviembre de 1996, la Secretaría de Estado del Copade, Comisión para el desarrollo del Neuquén documentó claramente el por qué del Trasandino y el Corredor Bioceánico, diciendo que se trataba de un corredor de integración, articulación y exportación del Mercosur y por lo tanto proponía un proyecto sobre la base de la Complementariedad Multimodal y redefinía el territorio norpatagónico como “área estratégica de conexión bioceánica Pacífico y Atlántico”⁷.

Este proyecto abría el comercio regional del Brasil y Argentina hacia el gran mercado del sudeste asiático y Estados Unidos y Chile podría alcanzar con mayor facilidad a través del Atlántico, Europa, África y Oriente Medio. Para ello sería necesario establecer zonas francas en el Puerto de Bahía Blanca y Talcahuano.

En 1998 el ingeniero Carlos Areco, titular de la Bolsa de Comercio local comunicó la confirmación de U. S. Trade Development Agency institución dependiente del gobierno de los Estados Unidos, que había sido otorgado un préstamo no reintegrable destinado a financiar el proyecto de factibilidad del Ferrocarril Trasandino.

Todo pareció marchar hacia su realización, sin embargo el domingo 28 de mayo de 1999, “La Nueva Provincia”⁸ publica la preocupación del diputado provincial Oscar Doria, a raíz de las promesas incumplidas por parte del gobierno nacional en el inicio de las obras de infraestructura necesarias y recordaba, que el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre los países, requería de una decisiva voluntad política que debía estar acompañada con acciones concretas que tendieran a la profundización del proceso de integración, mejorando las comunicaciones y los sistemas de transporte como elemento fundamental para el desarrollo socioeconómico de las regiones de nuestro país.

Hasta aquí hemos señalado los altibajos de este proyecto casi centenario y continuaremos profundizando en las ideas del ingeniero Pronsato y su interpretación en lo que se refiere a la inserción plena de la Región Patagónica a nuestro territorio nacional, con el resto de América Latina y sus proyecciones en el contexto actual de la globalización mundial.

En el Ensayo “El Desafío de la Patagonia”⁹, publicado en 1969, encontramos capítulos puntuales dedicados a la cuestión donde plantea desde la perspectiva histórica de su tiempo los problemas con los que se encuentra, sosteniendo que las dificultades con las que debe lidiar no son nuevas sino que se presentan como una constante histórica desde los estudios realizados por Bailey Willis y la política de desarrollo de Ramos Mexía, llevados a cabo como corolario de la campaña del general Roca.

Las causas que han detenido el progreso de la Patagonia y su integración forman parte de los conflictos de nuestro proceso histórico “porque la Patagonia integra nuestra deformación económica y está metida en la trama de nuestras dificultades”¹⁰ dice, y asevera que si una coyuntura internacional favoreció nuestra emancipación, también es cierto que nuestra política llevó el sello del orden impuesto por el Imperio dueño de los mares y del poder colonial más extraordinario del último siglo.

Para dar sustento a sus ideas Pronsato se basa en consultas efectuadas a los doctores Arturo Frondizi, Oscar Alende y en publicaciones editadas por la Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional (OECEI) junto a la opinión autorizada de estudiosos como Guido Di Tella, Manuel Zymelman, Raúl Scalabrini Ortiz, Roberto Cortés Conde,

Ezequiel Gallo y Aldo Ferrer. Precisamente éste último, coincide en que “la experiencia argentina, es un episodio de la expansión de la economía europea desde fines del siglo XIX y particularmente, de la economía británica...”¹¹.

Según Pronsato los distintos enfoques de los estudiosos que han examinado el proceso económico argentino concuerdan en las apreciaciones y de ellos se desprenden los motivos que han determinado el olvido en el siglo XX de la Patagonia Argentina desintegrada del proceso de transformación y desarrollo de la sociedad, no siendo así el caso de Chile, que en el siglo pasado nos sobrepasó en población y defensa patagónica.

El derrumbe del poder colonial español según estos autores, coincide con el proceso de expansión industrial europeo y con nuevas formas de estructura socioeconómicas. La capital dominante de ese nuevo centro de poder en el mundo era Inglaterra quien desarrolló una política que da lugar a la especialización productiva del trabajo -División Internacional del Trabajo- que promueve como complemento industrial que se inicia, la expansión de los espacios abiertos en los países de escasa población y de zonas templadas fértiles aptas para la producción primaria de bienes alimenticios. Política ésta de desarrollo de la pampa húmeda a la que va a adherir nuestro país plenamente.

Reseña más adelante la evolución histórica desde fines del siglo XIX hasta la década de los sesenta, arribando a la conclusión que el desarrollo de las industrias básicas debía ser la meta inmediata para lograr la modernización del país, la integración regional del interior y “la seguridad sobre la que descansa la soberanía y la independencia necesarias para obtener esa cuota de justicia social y de grandeza a la que aspiran por derecho natural todos los pueblos del mundo. “Es precisamente allí en ese objetivo que la Patagonia Argentina comienza a tener importancia”¹².

La Patagonia en su presente afirma, vista desde los centros dinámicos de la actividad nacional parece envuelta en un cono de sombras y pasa a enumerar proyectos, planes, estudios y exploraciones destinadas a su realización que quedan sólo en el marco de los deseos. Por esa razón dedica un capítulo de su libro a analizar las fuerzas dinámicas y el potencial de la misma, basándose en los estudios del doctor Arturo Enrique Sampay sobre las “Proyecciones sociales de la Encíclica Populorum Progressio” que explican cómo, por primera vez en la historia, “los maravillosos adelantos de la ciencia... aplicados a la ciencia de la producción hacen factible que el género humano entero participe de los bienes de la civilización”... y en segundo término señala que “la totalidad del género humano se ha convertido, gracias a la aplicación de los adelantos científicos al transporte de hombres, cosas e ideas, en la población de una reducida ciudad planetaria, por lo que la lucha por la justicia ha transformado el mundo en un escenario único”¹³... “se trata de un verdadero progreso humano, es una civilización de solidaridad universal la que hay que construir. No sólo se trata de reducir la desigualdad ofensiva y creciente que pone al 15% de la humanidad en posesión del 85% de los ingresos mundiales, no sólo se trata de poner en obra el desarrollo integral y armónico de la persona humana, sino que se permita a cada uno llevar una vida uniforme a la dignidad de su ser”¹⁴.

Por esta razón enfatiza Pronsato, y porque la Patagonia guarda en su seno una ponderable riqueza es que debe ser puesta en movimiento para lograr el “desarrollo integral y armónico de nuestro pueblo”¹⁵ y pasa revista a ese potencial del sur argentino.

Señala la siderurgia, marcando que el país ha carecido de una política de estímulo orientada hacia la minería aunque ya desde 1683 se explotaban yacimientos de plata y plomo en Mendoza y los minerales metalíferos constituyen la base primaria para el desarrollo de las industrias manufactureras; el petróleo de la ciudad de Comodoro Rivadavia, capital del petróleo argentino porque fue en donde en el año 1907 se manifestó por primera vez y lleva a crear Yacimientos Petrolíferos Fiscales que operará con una política ordenada aunque interrumpida por factores políticos y extraños a nuestro país. El gas: con la Compañía Primitiva de Gas que inició actividades en el siglo XIX y constituyó la base estructural sobre la cual se organizó en 1945 la Dirección de Gas del Estado. La Patagonia es rica también en carbón y yacimientos minerales de combustible sólido y la hidroenergía junto con el regadío son dos riquezas imponderables que tiene a

disposición el pueblo argentino. La ganadería, siempre considerada importante donde la Patagonia es apta para la cría de ganado ovino. El turismo que según expresa la OECEI "...es uno de los fenómenos económicos y ético-sociales más complejo de nuestro tiempo"¹⁶ y para el que dispone de lugares de extraña belleza de turismo panorámico (lagos, selvas, ríos, montañas, etcétera). La pesca: producción que puede desarrollarse eficazmente en el mar epicontinental que abarca una superficie de casi un millón de kilómetros cuadrados sobre una costa de aproximadamente 5 mil kilómetros y cuya plataforma continental es una de las reservas ícticas disponibles en el mundo. El riego, como potencial evolutivo si se aprovechan las aguas que arrastran sus ríos transformando en productiva una vasta región de tierras estériles modificando además, la estructura económica de ingresos y capitalización.

Con este esquema al que dedica gran cantidad de páginas, Pronsato da por concluida la presentación en forma simple del potencial económico de la Patagonia y continúa con un capítulo que es para nosotros fundamental titulado: "Por el desarrollo nacional a la reintegración latinoamericana"¹⁷. Para nuestro protagonista es clave la doctrina de la División Internacional del Trabajo en la que quedó inscripto en el proceso argentino cuando fue aprobada en forma rígida por un largo período vinculando, los intereses concretos de la clase dirigente argentina con el sector externo que aprovechó sus beneficios y supo articular el aparato cultural y publicitario. Este postulado va a ser confirmado durante la revisión de las cifras del comercio internacional que ratifican la falta de modificaciones en los últimos 60 años y que iluminan las causas del atraso de la Patagonia¹⁸. La antigua División del Trabajo dice textualmente "fundó su estrategia en la balcanización de Latinoamérica que originó la debilidad orgánica de los Estados Nacionales, ... hoy los monopolios inspiran una política de "integración latinoamericana" que esconde tras la fachada de la tecnología y la economía, las formas modernas del poder colonial" y continúa... "la misma fue lanzada al debate sin que los participantes logran definiciones concretas" ... "aunque cuando los Estados Unidos se decidieron a propiciar en forma enérgica la constitución del "Mercado Común" que implica "mercado financiero abierto", "unión aduanera" y "comunidad económica" lo que no sería imaginable sin la transferencia de los atributos de la soberanía a los Estados miembros de los organismos supranacionales interregionales"²⁰ las cosas cambiaron.

Esta doctrina que Pronsato considera seductora tiene su respaldo en el hecho que los países subdesarrollados se encuentran impedidos técnicamente de avanzar hacia la sociedad industrial por falta de capitales y recursos, no disponen de una tecnología moderna y sufren de incapacidad de gestión y sostiene que este enfoque parcial ...esconde sus verdaderos propósitos a cambio de ofrecer con eficiencia un orden social acorde con una realidad que es dinámica y cambiante en donde los espacios sectoriales y regionales pueden no coincidir con la integración nacional, cuestión para él fundamental.

"La idea central de la estrategia de este desarrollo supone "división internacional del trabajo" con "integración latinoamericana" ...y en tal esquema "la Patagonia quedaría relegada"²¹.

En su lugar, Pronsato propone un desarrollo equilibrado y armónico del interior, concitando el esfuerzo colectivo para una obra de creación dinámica y advierte... "Lo que a los argentinos nos falta es un concepto político de integración que resguardaría la independencia" y presenta una interpretación propia de las doctrinas en boga de integración latinoamericana en la que sin desechar la integración, sino todo lo contrario, diferencia el concepto de "reintegración" de la teoría de la "integración" formulada en Punta del Este, y explica "La primera tiene una naturaleza esencialmente política, que reconoce su fundamento en la soberanía de las Naciones, que por tal, mantienen la libertad de identificar un destino común en un proyecto de dimensión continental. La "reintegración" política consolida las raíces históricas de los pueblos latinoamericanos, en tanto la teoría de la "integración" tiene una naturaleza económica, vale decir, utilitaria, e implica en la forma que ha sido formulada ...el reconocimiento a una autoridad supranacional" ...es por tanto "por el primer camino... el de la "reintegración" latinoamericana"²² que se hará posible aventurar el desarrollo en una

política de destino común latinoamericano, abandonando el estancamiento de las regiones ajenas a los proyectos de la División Internacional del Trabajo y enfatiza el hecho de haber incursionado en temas relacionados con las estrategias propuestas para Latinoamérica, porque según sus convicciones es indudable que el desarrollo de la Patagonia y su destino, dependen de la decisión que se adopte en este sentido para inspirar una política nacional.

Hemos presentado a lo largo del trabajo los proyectos de don Domingo Pronsato dirigidos a la construcción del Ferrocarril Trasandino que uniría las Patagonias chilena y argentina y cuyo trazado se extendería desde Bahía Blanca hasta Talcahuano en Chile, configurando un Corredor Bioceánico de gran importancia estratégica para el comercio mundial, ya que permitiría la salida chilena al Atlántico por los puertos argentinos y al Pacífico por los puertos chilenos, de Brasil y Argentina.

Este proyecto histórico, sin embargo, va a sufrir innumerables altibajos durante el siglo XX.

Desaparecido el ingeniero Pronsato en 1971, parece quedar en la nada hasta la década de los años noventa, que vuelve a revitalizarse ante un gran cambio de políticas económicas a nivel mundial y es entonces cuando nuevamente con la política de unidad entre nuestros países, a nivel latinoamericano y con la creación de bloques regionales como el Mercosur es casi un hecho, aunque con modificaciones a la forma propuesta que va a tener carácter multimodal.

A comienzos del siglo XXI este casi centenario proyecto parece quedar nuevamente en la nada así como también la factibilidad y fuerza del Mercosur.

Las razones que brindó Pronsato para la concreción y la no concreción del mismo las hemos planteado en el desarrollo del trabajo y en ellas se ve claramente su esfuerzo por integrar plenamente la Patagonia a nuestro territorio nacional, a la Patagonia chilena y a América Latina poniéndola en pie para producir y desarrollar su potencial.

Como hemos podido observar sus ideas elaboradas hasta la década de los años setenta, integradas en un proceso histórico de larga duración presentan los conflictos típicos de la confrontación entre “modernidad” e “identidad”, “progreso” y “estancamiento” que se suscitaron también en el caso de la conformación del “Mercado Común Europeo”, en donde los Estados miembros son renuentes hasta la actualidad en deponer sus facultades políticas y soberanía, cuestión que plantea Domingo Pronsato cuando se refiere a nuestra historia, a nuestra integración con Chile y con América Latina y distingue entre los términos Reintegración de carácter político e Integración de carácter económico en donde el último, según su opinión, podría dejar fuera de la modernización y progreso a regiones como la Patagonia.

El futuro de este emprendimiento sigue avanzando en cuanto al crecimiento regional pero es todavía incierto ante la globalización mundial y en un contexto que ha dejado de ser bipolar para convertirse en unipolar con un cambio económico drástico generalizado implementado por las políticas neoliberales a partir de las décadas de los años ochenta y noventa.

Notas

1. Pronsato Domingo, “Patagonia Proa al Mundo”. Librería y Edit. El Ateneo, Bs. As., 1948.
2. Pronsato Domingo, “El Desafío de la Patagonia”. Ensayo. Edit. Universidad Nac. del Sur. Argentina, 1969.
3. Congreso Trasandino del Puente Interoceánico – Bahía Blanca – Neuquén – Zapala – Talcahuano y del Espacio Centro – Sureño Chileno Argentino. Editorial Comisión Pro-ferrocarril Trasandino del Sur. Bahía Blanca. Argentina. Panzini Hnos. 1958.
4. Pronsato, Domingo. “Patagonia Año 2000, Reflexiones de una experiencia”. Edit. Panzini Hnos., Bahía Blanca, Argentina, 1971. Pág. 146.
5. Ibidem nota 4, pág. 192.
6. La Nueva Provincia, 31 de octubre 1994.
7. Ibidem, nota 6, 17 de noviembre de 1996.
8. Ibidem, nota 6, 28 de mayo de 1999.
9. Ibidem, nota 2, pág. 121.
10. Ibidem, nota 2, pág. 145.
11. Ibidem, nota 2, pág. 126.
12. Ibidem, nota 2, pág. 143.
13. Ibidem, nota 2, pág. 161.
14. Ibidem, nota 2, pág. 162.
15. Ibidem, nota 2, pág. 162.
16. Ibidem, nota 2, pág. 145.

- 17. Ibidem, nota 2, pág. 161.
- 18. Ibidem, nota 2, pág. 177.
- 19. Ibidem, nota 2, pág. 188.
- 20. Ibidem, nota 2, pág. 178.
- 21. Ibidem, nota 2, pág. 179.
- 22. Ibidem, nota 2, pág. 180.

Bibliografía

"Congreso Transandiniano. Del Puente Interoceánico – Bahía Blanca – Neuquén – Zapala – Talcahuano y del Espacio Centro-Sureño Chileno Argentino". Comisión Pro-Ferrocarril Transandino del Sur. Bahía Blanca. Argentina. Panzini Hnos. 1958.

"El pensamiento latinoamericano en el Siglo XX. Entre la modernización y la identidad". Eduardo Devés Valdés. "Del Ariel de Rodó a la CEPAL" (1900-1950). Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Colección Historias Americanas. Edit. Biblos 2000 T. I.

Ferrera, Ilda María y Petagna del Río, Ana. "La relevancia del Paso Samoré en el corredor bioceánico Sur", págs. 105-112. Contribuciones Científicas. GAEA. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Congreso Nacional de Geografía. 63 Semana de Geografía. Bs. As. Argentina.

Ferrera, Ilda María. "El polo petroquímico de Bahía Blanca como eje y estrategia del desarrollo en el corredor bioceánico Sur". Revista Tiempo y Espacio. Temuco, Chile. Págs. 63 a 80. Año 10 N° 13, 2003.

Ferrera, Ilda María. "La costa bahiense y su transformación a partir de la segunda mitad del Siglo XX", págs. 11-31. Revista Huellas. Instituto de Geografía. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de La Pampa.

Ferrera, Ilda María. "El potencial hidroeléctrico del Comahue: presente y futuro compartido", págs. 113-120. Contribuciones Científicas – GAEA – Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Congreso Nacional de Geografía. 63 Semana de Geografía.

Pronsato, Domingo. "Hacia otros horizontes", Bahía Blanca, Argentina. Panzini Hnos. 1924.

Pronsato, Domingo. "Patagonia proa al mundo". Librería y Edit. El Ateneo, Bs. As., Argentina, 1948.

Pronsato, Domingo. "El desafío de la Patagonia". Edit. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. Argentina, 1969.

Pronsato, Domingo. "Patagonia año 2000. Reflexiones de una experiencia". Edit. Panzini Hnos. Bahía Blanca, Argentina, 1971.

Diario "La Nueva Provincia" (años 1991 a 1999). Facilitado por el Museo y Archivo Histórico de Bahía Blanca.

Anexos

Nº1

Nº2

Mercosur
Porqué y bases del Trasandino

Sistema ferroviario del Mercosur

Mercosur del Pacífico

Mercosur del Atlántico

Concepción

Neuquén

Bahía Blanca

Buenos Aires

Salvata - Terminal del Mercosur

Línea Frecuent Ferrocarril Transandiniano

- Es un corredor bioceánico de integración, articulación y exportación del Sistema Hidroviario del Mercosur...
- Unió puentes argentinos sobre el Atlántico y chilenos sobre el Pacífico, tendió una longitud de 1.300 kilómetros. De los 60 kilómetros de terraplenes se realizaron 13 y se van a licitar otros 10.
- Entre Bahía Blanca y Zapala, por vías ferroviarias, la distancia es de 741 kilómetros. No se dispuso un sistema multimodal, para apurar los tiempos.
- Hay un interés creciente de inversores internacionales, en base al nuevo impulso que dan al proyecto el empuje de Chile y Brasil.
- Existe un consorcio expreso de Río Negro, Buenos Aires, Corrientes, La Pampa y Santa Fe, para asumir esfuerzos en pro de la concreción del corredor bioceánico.

■ Más información en las páginas 43 y 44

Mapa gráfico del SISTEMA TRANSANDINO DEL SUR, con la comunicación ferroviaria directa, entre Bahía Blanca y Talcahuano, sus puertos libres y el inmediato establecimiento de un doble tráfico transcontinental marítimo Atlántico y Pacífico. Este sistema involucra un concepto consistente en la asociada integración de sectores sudamericanos, más allá de los puertos que están más allá de los dos grandes océanos.