

## Comunicaciones

### HACIA UNA ESTRATEGIA DE INTEGRACION REGIONAL: EL FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR (1890-1990)

MARIA ROSA RAGNO \*  
MARIA BEATRIZ GENTILE \*

#### Introducción

Desde los inicios de nuestra vida independiente, la idea de vincular las economías de Chile y Argentina se expresó a través de la firma de acuerdos y tratados que intentaron establecer pautas de entendimiento, intercambio y formas de cooperación regional.

Sin embargo, las políticas exteriores de ambos Estados (subordinadas a la vida política interna de cada nación) no siempre siguieron una línea coherente respecto a la integración. La acción discontinua en este sentido constituyó una de las variables fundamentales en la toma de decisiones que materializaron un proceso gradual de vinculación binacional.

Es entonces, en referencia a la problemática de la integración donde el Proyecto del Ferrocarril Trasandino del Sur encuentra su justificación como instrumento de intercambio entre ambos países.

Resulta difícil, sin embargo, desde una perspectiva histórica, desvincular las posibilidades de su realización de la presencia de condiciones nacionales favorables a la integración y de la existencia de actores sociales comprometidos en una estrategia de crecimiento que visualizara la cooperación regional como un aspecto fundamental de la misma.

Gestado en el marco de la expansión ferroviaria de fines de siglo pasado (este proyecto casi centenario) encontró en las décadas del 40 y 50 su agente dinamizador en la burguesía de Bahía Blanca, que en el diseño de una estrategia de crecimiento regional, proyectó en la idea trasandina la posibilidad de convertir la ciudad-puerto en el núcleo centralizador de la producción del sur argentino.

En este trabajo se analizará la gestación del Proyecto Trasandino del Sur en el marco del proceso de incorporación de los Territorios Nacionales de Río Negro y Neuquén como así también, las condiciones que favorecieron la realización del mismo durante los años 40 y 50 a partir de la estrategia de desarrollo impulsada por Bahía Blanca.

En otro sentido, se intentará acerear algunas reflexiones sobre la perspectiva que el

---

\* Facultad de Humanidades/ Universidad Nacional del Comahue.

proyecto encuentra en la actualidad, teniendo a la burguesía neuquina como agente impulsor más destacado.

## I.

El Ferrocarril Trasandino del Sur, fue el único de los tres proyectados que no halló realización a casi cien años de iniciados los primeros estudios para efectuarse el cruce de los Andes por el entonces Territorio del Neuquén.(1)

Desde mediados del siglo pasado y en un período caracterizado por la presentación de una gran número de proyectos ferroviarios que buscaban acercarse a los países limítrofes del litoral atlántico, el Estado Nacional solicitaba a las empresas Ferrocarril Oeste y Central Córdoba, la extensión de las líneas que conectarán las provincias del Noroeste y Córdoba con el país trasandino. En esta misma etapa se inician los estudios que darán origen al trasandino por Mendoza y aquéllos que proponían la unión entre Catamarca y la terminal ferroviaria de Copiapó.(2)

La construcción de estos ferrocarriles fue visualizada como alternativa que posibilitaría cierta reactivación de las regiones débilmente integradas al núcleo exportador de la Pampa Húmeda.(3)

A diferencia de los casos anteriores, el Territorio del Neuquén funcionaba en base a una actividad fundamentalmente ganadera y generadora de importantes intercambios comerciales con Chile, actuando como hinterland de los puertos y centros del Pacífico, previa a la ocupación llevada a cabo por la campaña militar de 1879.(4)

La fluidez que el espacio ofrecía para el intercambio de bienes y personas fue percibida como un factor de riesgo frente a la necesidad de consolidar los límites territoriales de la Nación Argentina. En un primer momento, el conocimiento de esa realidad y una visión basada en un criterio estratégico-defensivo, llevó al coronel Olascoaga (primer gobernador de Neuquén) a elaborar un proyecto para articular los pasos cordilleranos entre sí y de éstos con el litoral atlántico. Proponía para ello la construcción de un ferrocarril longitudinal (paralelo al ferrocarril chileno) entre Mendoza y Ñorquín (Neuquén) que enlazara con ramales horizontales la región con los puertos del litoral atlántico y a su vez buscara la salida a los del Pacífico, especialmente Talcahuano.(5)

Sin embargo, la urgencia que el diferendo limítrofe con Chile planteó hacia 1895 y la posibilidad de su derivación en un conflicto armado será factor convocante a la realización del ferrocarril que el Estado Nacional encomendará a la empresa Ferrocarril del Sud. La línea, pensada para la movilización de tropas hacia la frontera debía llegar hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay desde la punta de riel de Bahía Blanca.

Superada esa instancia, la concepción estratégico-defensiva fue abandonada en favor de aquella que, sustentada en el concepto de cordillera libre, promovía desde mediados del siglo XIX la vinculación comercial con Chile.(6) Con anterioridad a la concesión que el Estado hiciera a la empresa Ferrocarril del Sud para la extensión de la línea citada,

fueron presentados una gran cantidad de proyectos para la construcción de ferrocarriles que a partir de diferentes trazados cruzaban los Andes por el territorio de Neuquén.(7) De ellos, el más importante por su proyección fue el Gran Ferrocarril Interoceánico (aprobado por Ley en 1889 en favor de Francisco Bustamante y Cía), que uniría Buenos Aires con la estación Yumbel en Chile. Un informe técnico encargado por la compañía para estudiar la factibilidad del tramo Bahía Blanca-Talcahuano, publicado en 1886, daba cuenta de las ventajas operativas, técnicas y económicas, como así también de los menores costos que el transporte por la traza proyectada ofrecía comparativamente con el de Mendoza.(8)

El origen del Ferrocarril Trasandino del Sur, vinculado a la firma del contrato de concesión con la empresa Ferrocarril del Sud en 1896, en razón de que el artículo quince otorgaba a la empresa prioridad para extender la línea en cualquier dirección a partir de la punta de riel establecida como terminal, no estipulaba sin embargo, la obligación por parte de la compañía de efectuar el trazado a la cordillera. Sólo en 1908, por Ley 5.535 y en base a una solicitud efectuada por la empresa en 1906, se le concedía la extensión hasta la frontera con Chile conjuntamente con otras líneas de la provincia de Buenos Aires, dejándose constancia de la prioridad que debería darse a la construcción del tramo mencionado.

Los problemas aducidos en diferentes momentos, tales como las dificultades para hallar el paso cordillerano adecuado y otras de carácter técnico-financiero o de provisión de insumos, posibilitaron que la empresa se "apropiara" del tramo que sólo en 1913 llegaría hasta Zapala, obstaculizando la realización de proyectos alternativos diseñados por el Estado y por otras empresas de carácter privado.(9)

En general puede observarse a la empresa Ferrocarril del Sud en una actitud protectora de sus intereses en la provincia de Buenos Aires donde las condiciones de rentabilidad eran mayores.(10) Los compromisos asumidos para la construcción de tramos como el que nos ocupa, le permitiría conseguir prórrogas de concesiones vencidas o para la extensión de nuevos ramales, al tiempo que impedía el acceso de otras empresas ferroviarias, en un espacio en el que ejercía el monopolio del tráfico ferroviario.

Para 1919 y ante el incumplimiento por parte de la empresa de los compromisos adquiridos, el gobierno nacional decretó la caducidad de las concesiones. En esta primera etapa, los intereses locales en relación al proyecto trasandino se expresaron a través de la figura del Ingeniero Juan Ignacio Alsina. Propietario de los primeros establecimientos ganaderos del noroeste neuquino dedicados a la producción y salazón de carnes para su posterior comercialización en Chile, llevó a cabo numerosas gestiones ante el Estado Nacional para obtener que la empresa construyera el tramo que pasaría por Las Lajas (provincia del Neuquén) en dirección a Los Andes.(11)

Los intereses ganaderos concentrados en la localidad citada, visualizaban en su realización, la única alternativa para optimizar los intercambios existentes, en un contexto favorecido por las franquicias comerciales de ambos países.

Desde una perspectiva histórica, el accionar de Alsina constituye sólo la expresión

de una sociedad en proceso de formación, sin más proyección nacional que la que él mismo lograba por las funciones que había desempeñado en el Estado. En ese sentido, los intereses ganaderos del noroeste neuquino, no constituyeron una instancia de conflicto o negociación frente al Estado Nacional, bien para que el mismo asumiera la construcción de la obra o para que demandara a la empresa por el incumplimiento de sus compromisos.

Otro proyecto de comunicación bioceánica, durante esta primera etapa, fue pensado a través de un ferrocarril que partiendo de San Antonio Oeste (territorio de Río Negro), llegara a Nahuel Huapi y empalmara con el Ferrocarril del Sud en Chile. Este estudio realizado bajo la dirección del geólogo Bailey Willis, se enmarcó en la política de fomento de los Territorios Nacionales que impulsara el ministro Ramos Mejía en 1908.(12)

Años más tarde, durante la presidencia de Yrigoyen, las políticas nacionales en materia ferroviaria tendieron a promover la construcción de líneas de fomento en regiones alejadas. A través de la Administración General de Ferrocarriles del Estado, se iniciaron las acciones para realizar los estudios que (entre otros) tenían como objetivo reparar o concluir las líneas trasandinas.

Paralelamente en 1922, con la firma del Convenio Barros Jarpa-Noel entre Chile y Argentina, se establecía el inicio de las obras para la realización de los tramos que, por Salta en el norte y Neuquén en el sur, unirían la Argentina con Antofagasta y Lonquimay en Chile.(13)

Al respecto, es significativo señalar que los intereses chilenos se expresaban en favor del Trasandino del Sur, en tanto esta línea equilibraba las ventajas obtenidas por el del norte, que posibilitaba a la Argentina llegar al importante mercado salitrero chileno y a las costas peruanas.(14)

El convenio, que no fue ratificado por el Congreso de la Nación, frustró definitivamente las expectativas que su firma había generado. El diario *Río Negro*, en una nota editorial de 1928, responsabilizaba al gobierno de Alvear por el abandono del proyecto.(15)

La firma del Tratado de Comercio con Chile en 1933, dará impulso nuevamente a sucesivos acuerdos de los cuales el suscrito en 1943 promoverá la formación de una Comisión mixta Argentino-Chilena, para activar la construcción de los trasandinos mencionados en los convenios anteriores.(16)

## II.

El proyecto del ferrocarril Trasandino del Sur fue retomado en la segunda mitad de la década del 40 por la burguesía de Bahía Blanca. La estrategia que intentaba llevar a cabo, se fundaba en la necesidad de otorgar una alternativa de desarrollo para su zona de influencia, reactivando el papel del puerto de Ingeniero White como núcleo exportador de mayor importancia del sur argentino. La aspiración de liderar el desarrollo productivo

de la región centro-sur del país provenía de tiempo atrás, pero será en las décadas del 40 y 50 cuando el marco nacional afrecherà perspectivas concretas de realización a los intereses concentrados en el núcleo de Bahía Blanca.(17)

La nacionalización ferroviaria, el rol asignado al espacio patagónico en el Plan Quinquenal y la apertura hacia los países latinoamericanos, formaron parte de una política nacional que hacía viable la inserción de un proyecto de desarrollo económico para una región marginal al esquema centralista hegemónico por los intereses de la Pampa Húmeda.

Entre otros elementos, la idea de vincularse al país trasandino abría la posibilidad de crear una red de circuitos de intercambio, cuyas terminales se ubicaran en el puerto de Ing. White del lado atlántico y en el de Talcahuano en el Pacífico. En ese sentido, la apertura de un canal interoceánico y la realización de obras de infraestructura para la comercialización e industrialización, constituirán los objetivos básicos de la estrategia de integración regional que la burguesía de Bahía Blanca elaborará para el diseño de una nueva región.

Durante esas décadas, los intereses mencionados se expresaron en la Corporación de Industria y Comercio (creada en 1934 y vinculada a la Confederación General Económica desde 1952); en la Comisión Pro-Ferrocarril Trasandino del Sur, creada en 1947, y en la Mesa Regional Pro Bahía Blanca y Zona de Influencia que comenzó a funcionar en 1948.(18)

Entre los años de su fundación y finales de la década del 50, la Comisión Pro Ferrocarril Trasandino del Sur (a instancias de su presidente Domingo Pronato) llevó a cabo numerosas actividades de difusión, como así también la realización de estudios técnicos de factibilidad sobre las ventajas del ferrocarril proyectado. Su labor se centró en lograr comprometer al gobierno nacional para la realización de la obra y en establecer vínculos con los sectores de la producción y del gobierno chileno en favor de la futura integración.(19)

La firma del Tratado de Unión Económica entre Chile y Argentina en 1953, ofreció una base de sustentación concreta para que el ferrocarril trasandino y el intercambio con Chile se activaran. Un importante respaldo recibió dicho evento de parte de las fuerzas regionales de Bahía Blanca, quienes vieron en el compromiso asumido por el presidente argentino una esperanza real acerca de la apertura bioceánica.(20)

Por su parte, los reclamos de los productores rionegrinos hallaron respuesta en la política de la Secretaría de Transporte de la Nación (creada en 1948) y en el papel tutelar que el Estado comenzaba a ejercer sobre los servicios públicos. Estos intereses veían en las filiales de las empresas ferroviarias extranjeras un obstáculo para la comercialización y distribución de la fruta del Alto Valle, quienes regulaban el mercado imponiendo precios arbitrarios.(21) De esta forma, la descentralización de la red de transportes, la apertura de una salida productiva al Pacífico y las tentativas industrialistas contenidas en el segundo Plan Quinquenal, oficiaron como marco favorable para que los intereses de Río Negro tuvieran una proyección económica más amplia.

Fue en esta perspectiva que la burguesía de Bahía Blanca, intentó aunar los intereses de las provincias de La Pampa, Río Negro y Neuquén, para quienes la apertura del mercado chileno y la función integradora del ferrocarril, en el espacio nacional, podría llegar a convertirse en un estímulo para la producción frutícola, minera y ganadera de la zona.

Como corolario de la actividad desarrollada por la Comisión, puede mencionarse la convocatoria a un congreso inter-regional en 1957, en el que fuera expuesta con mayor claridad la estrategia para la nueva región.

El congreso aprobó el llamado Sistema Trasandiniano, que consistía en un complejo de obras tendientes a desarrollar comercial e industrialmente el espacio de referencia. El mismo, se conformaba a partir de dos núcleos económicos interdependientes: uno zonal productor, ubicado en el Alto Valle del Río Negro y Neuquén y el otro portuario, regulador del embarque para la exportación. La vinculación entre ambos estaría dada por la construcción de una cadena de frigoríficos para el almacenamiento de la fruta, de un oleoducto que diera salida al petróleo neuquino por el puerto de Ing. White y por la pavimentación de la ruta que uniría Bahía Blanca con Neuquén.

Otro elemento que se incorporaba para el desarrollo de la nueva región era el abastecimiento propio de energía eléctrica, a partir de la instalación de tres centrales, dos hidroeléctricas y una termoeléctrica.(22)

La propuesta elaborada por los bahienses en 1957, parecía recoger algunas de las preocupaciones centrales que se habían manifestado en anteriores oportunidades. Ya en 1955, en el Primer Congreso Económico de la Patagonia, organizado por la Federación Económica de Chubut, con el auspicio de la Confederación General Económica, las Federaciones Económicas de los Territorios del Sur y sus respectivas Cámaras de Comercio e Industria, se demandaba (entre otras) la pavimentación de la ruta nacional número 22, la construcción de cámaras frigoríficas en los puertos para almacenamiento de mercaderías y la ampliación y fomento del transporte férreo-fluvial y fluvial-marítimo.(23)

Para la producción frutícola del Alto Valle, el ferrocarril trasandino ofrecía la posibilidad de ganar los mercados consumidores del interior del país (por sus ramales adyacentes) y de conectar sus zonas productivas con el puerto atlántico de San Antonio Oeste, disputando de esta forma el lugar que se le intentaba otorgar, en la estrategia bahiense, al de Ing. White. No es casual, que la vocación de liderazgo reclamada por Bahía Blanca fuera cuestionada por los intereses rionegrinos quienes visualizaban como desventajosa la concentración de la comercialización de la producción ante-cordillerana en esa ciudad, "...censurando a quienes buscaban una provincia para una capital...".(24)

Es importante señalar que la estrategia bahiense no modificaba la orientación atlántica del desarrollo económico, por el contrario, intentaba reproducir el esquema implantado por el puerto de Buenos Aires, pero a partir de otro núcleo centralizador del intercambio. Al respecto, el diario *La Nueva Provincia* afirmaba en nota editorial que

el plan económico regional no intentaba disputar los intereses de la zona bonaerense, sino que pretendía dar cabida a "...la evolución natural de la zona de influencia de Bahía Blanca..." como concentración humana más importante del sur argentino.(25)

A pesar de lo señalado por la prensa, el conflicto de intereses ya se había manifestado en otras oportunidades. Una dura crítica al centralismo porteño, lo hacía responsable de la "atrofia" del sistema de transporte nacional así como de obstaculizar el desarrollo productivo de otras áreas del interior del país. Expresión de lo mencionado era el reiterado reclamo frente a la política tarifaria para el traslado de la producción frutícola del Alto Valle, que gravaba en forma desventajosa la exportación por Ing. White.(26)

En el caso de la producción petrolera, la construcción del oleoducto Neuquén-Bahía Blanca y el proyecto de exportar el petróleo por el puerto ubicado en la zona de Arroyo Parejas, reclamaba el traslado de la destilería de La Plata a la zona sureña. Esto último se vinculaba a la crítica hacia los intereses porteños, responsables de evitar la autorización para convertir el puerto de Bahía Blanca en zona franca, proyecto que se había presentado al Congreso en 1922 y que ni siquiera fuera discutido.(27)

El interés de Bahía Blanca se centraba fundamentalmente en la exportación de la producción frutícola, derivándose de ello la constante presión que ejercía para evitar que fuera monopolizada por el centro político y económico de Buenos Aires. Ello explicaría porqué no se planteaban inconvenientes para dejar abierta la salida al Pacífico de la producción minera neuquina, para lo cual (al igual que para la producción frutícola) los mercados consumidores del Oeste aún no estaban consolidados.(28)

En el Sistema Trasandiniano, el ferrocarril constituía el eje vertebrador e integrador de un espacio que comprendía la totalidad de dos provincias, Río Negro y Neuquén, parte importante de otras dos: sur de Buenos Aires y sudeste de La Pampa, y la región sur de Chile.

El ferrocarril trasandino, que a principios de siglo fuera pensado como instrumento de intercambio comercial argentino-chileno en referencia a la producción ganadera del noroeste neuquino, en los años 50 ampliaba su área de influencia en favor de un intercambio comercial diversificado, diferente al planteado en su primera etapa.(29)

El proyecto de Bahía Blanca rescataba la función del Trasandino como "canal interoceánico", en alusión al proyecto presentado en 1889 y al que ya hemos hecho referencia. En este sentido, la función integradora del mismo estaba dada por la realización de empalmes con otros ferrocarriles que servían a la zona de referencia (como lo demandaba la provincia de La Pampa) (30) y a la realización de los puertos de Ing. White y Talcahuano como zonas francas para la importación y exportación.

La estrategia de desarrollo regional analizada contemplaba al Estado Nacional como agente impulsor fundamental en la realización de la misma. Resulta difícil, por ello, desvincular la construcción del tramo faltante del ferrocarril entre la localidad de Zapala y la frontera con Chile, de la demanda de inversión en infraestructura.(31)

En el caso de los intereses de las provincias involucradas, sería aventurado suponer que la demanda real fuera la sustitución de la orientación atlántica de las exportaciones.

El Trasandino abriría un canal interoceánico donde la oferta de productos ganaderos y frutícolas al Pacífico podría llegar a ampliar la actividad productiva sin que ello alterara la misma.

Sólo en la provincia del Neuquén, el ferrocarril podría constituirse en una vía real de salida productiva al Pacífico, teniendo en cuenta la situación de mediterraneidad de la misma, la posibilidad de creación en su territorio de una zona franca y en lograr un programa de intercambio de productos complementarios con la República de Chile.

### Consideraciones finales

Durante las décadas del 60 y 70 se fueron concretando algunas de las obras que constituyeron la base de infraestructura necesaria para el desarrollo de la región, proyectadas en el Sistema Trasandiniano de 1957.

El oleoducto Challacó-Puerto Rosales fue puesto en servicio en 1966; la represa hidroeléctrica El Chocón comenzó a construirse a finales de los años 60; la ruta nacional 22 fue habilitada en 1966. Para 1967 la capacidad de almacenamiento en frío de Río Negro y Neuquén alcanzaba junto con las provincias de Mendoza y San Juan el 46,9% de toda la capacidad en frío del país.<sup>(32)</sup>

La única obra no concluida fue el ferrocarril trasandino. Hasta 1958, por el lado argentino siguió enviándose material, pero en ese año las obras se paralizaron. Del lado chileno, se avanzó más hacia la frontera con la perforación del túnel Las Raíces a 54 km de la frontera argentina, quedando interrumpida la obra en 1964.

El desplazamiento del ferrocarril por el transporte automotor obró como factor negativo para apoyar la construcción de ramales ferroviarios que comunicaran los mercados y zonas productivas de la región entre sí.<sup>(33)</sup> Sin embargo la idea de vincularse a Chile a través del ferrocarril no perdió vigencia; durante estas décadas, se presentaron distintos proyectos legislativos que hacían mención a la finalización de la obra.

En 1963 los diputados nacionales Harrington y Bagliano, presentaron como proyecto la realización de un camino internacional trasandino con doble vía, férrea y carretera, para unir Bahía Blanca con Neuquén, hasta Talcahuano, incluyendo la habilitación del puerto de Ing. White como puerto internacional y libre. En 1974, el senador nacional Buenaventura Vai, retomaba la idea del ferrocarril trasandino en otro proyecto que solicitaba el Ejecutivo la terminación de los 135 km faltantes hasta la frontera.<sup>(34)</sup>

Es, sin embargo, en la década del 80 cuando el ferrocarril trasandino será retomado como factor de integración en el marco de una nueva estrategia de desarrollo económico de una zona, ahora circunscripta a la provincia del Neuquén.

La apertura de las relaciones diplomáticas entre ambas naciones operada con la firma del *Tratado de Paz y Amistad* de 1984, plantea una revisión de las pautas posibles para el logro de la cooperación e integración fronteriza entre Argentina y Chile. Una nueva concepción de frontera abierta parece dejar de lado aquellas que durante los años 60 y

la segunda mitad de los 70, sustentaron la noción geopolítica de la misma como barrera aislacionista de los espacios económicos.(35)

El Acta de Entendimiento sobre integración física y complementación económica, así como la creación del Comité Empresarial Argentino-Chileno, han permitido un mayor acercamiento entre los sectores de la producción y el comercio entre ambos países para encarar estudios tendientes en esa dirección.

Por la provincia del Neuquén, es el sector público el que ha venido realizando los mayores esfuerzos para atender las necesidades que plantean los programas de integración fronteriza. Para el Estado Provincial, la proyección económica al Pacífico representa una alternativa frente al agotamiento de un estilo de crecimiento dependiente de la explotación de los recursos energéticos de la zona. Tal situación generó la cristalización de un Estado de Servicio de amplia base, pero incapaz de llevar a cabo la diversificación de la estructura productiva con la reorientación de recursos hacia otros sectores de la misma. Así, la exportación de productos minerales a Chile, y por esa vía la posibilidad de acceder a los mercados asiáticos, ofrecen una perspectiva económica orientada a suplantar la oferta atlántica y a su vez desarrollar nuevas fuentes de recursos.

Si bien la idea de vincularse a Chile estuvo presente desde la década del 60,(36) en la actualidad la burguesía neuquina, expresada en el partido gobernante a través del Movimiento Popular Neuquino, intenta llevar a cabo dicha estrategia a partir de un programa de integración regional que incluye el mejoramiento de los pasos cordilleranos por las vías aérea y terrestre.(37) En este sentido la finalización de la obra ferroviaria ha despertado el interés provincial, nacional y de organismos internacionales como la Asociación Latinoamericana de ferrocarriles (ALAF) y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

A nivel nacional, la aprobación del proyecto de ley presentado por el diputado Lorenzo Pepe en 1985, para la terminación del tramo que nos ocupa, ha generado nuevas expectativas en las fuerzas regionales que visualizan al ferrocarril Trasandino como elemento importante para el emprendimiento del Parque Industrial de Zapala y la conversión de dicha localidad en zona franca.(38)

A su vez, cabe mencionar que los organismos mencionados anteriormente, han incluido dicho ferrocarril en un proyecto marco como es el TIF (Tráfico Ferroviario Internacional) y gestionado ante el gobierno español la posibilidad de realizar un estudio de factibilidad económica sobre la rentabilidad del mismo.(39)

En el mismo orden, las provincias de Río Negro y Neuquén han solicitado al Consejo Federal de Inversiones (CFI) un estudio de pre-factibilidad económico-financiera del Ferrocarril Trasandino del Sur, conexión bioceánica, que analiza la construcción del tramo Zapala-Lonquimay que uniría por vía férrea los puertos argentinos de Bahía Blanca y San Antonio Oeste con el complejo portuario de Concepción-Talcahuano en el Pacífico.

El informe mencionado considera la conformación de un sistema de transportes

integrado, en el cual el ferrocarril ofrecería una rentabilidad importante de acuerdo al valor del intercambio a realizarse.(40)

A pesar del apoyo técnico efectuado y de los resultados favorables de los estudios realizados por estos organismos, el empresariado chileno (en la instancia actual) parece ser reticente acerca de algunas cuestiones sobre la integración. Una de ellas es la escasa rentabilidad que el ferrocarril ofrece a sus intereses, y la competitividad que ostentan los principales sectores de la producción frutícola y su posible disputa por los mercados del Pacífico.(41)

A casi cien años del proyecto Trasandino, sus posibilidades de realización, a pesar de contar con un marco nacional de relacionamiento externo favorable a la integración, no parecen ser más concretas que aquéllas con las que se contaba en etapas anteriores. El escaso interés que en la actualidad demuestra el empresariado chileno y el proceso de privatización y cierre de ramales ferroviarios que ha iniciado el gobierno nacional, ponen en duda su realización.(42)

Sólo la capacidad que pudiera ejercer la burguesía neuquina en una instancia de negociación con el Estado Nacional puede constituir una posibilidad real de concreción, más aun si se tiene en cuenta que, de la redefinición de los vínculos económicos entre el Poder nacional y la provincia y de su articulación con el país trasandino, pareciera depender su desarrollo económico futuro.

## NOTAS

(1) Con la denominación ferrocarril Trasandino del Sur hacemos referencia al tramo que desde Zapala (punta de rieles del ex ferrocarril Sud) se extiende a lo largo de 140 km a la frontera con Chile.

(2) PAEZDELA TORRE, C., "Un proyecto de ferrocarril de Catamarca a Chile", en ANH., *V Congreso nacional y regional de Historia Argentina*, Buenos Aires, 1987, t. I, pág. 163.

(3) Es de considerar la existencia de intercambios con el país trasandino desde la conformación de los circuitos mercantiles orientados al mercado peruano y altoperuano desde el periodo colonial. Cfr. ASSADOURIAN, C. *El sistema de la economía regional. Mercado interno, regiones y espacios económicos*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1982.

(4) Cfr. BANDIERI, S., "Espacio, economía y sociedad regional. Neuquén el auge del crecimiento ganadero y la organización social del espacio (1879-1930)", en *Entrepasados*, N°1, Buenos Aires, 1991, págs. 35 a 79; y "Frontera comercial, crisis ganaderas y despoblamiento rural. Una aproximación al estudio del origen de la burguesía neuquina", en *Desarrollo Económico*, N°122, IDES, Buenos Aires, 1991.

(5) OLASCOAGA, J.M., *Topografía Andina*, Cabaut y Cía., Buenos Aires, 1935, pág.129. MUSSO DE CAVALLARO, M. y SANCHEZ, N., "Realidad y utopía en dos proyectos de vía de comunicación", en ANH., *V Congreso ...*, op. cit., pág.607.

(6) Desde 1812 que se firma el tratado denominado *Primera Unión del Sur*, la voluntad de acordar comercialmente con Chile se establece en los tratados de 1826 y 1855. Cfr. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, DIRECCION DE DOCUMENTACION, DEPARTAMENTOS DE TRATADOS: *Tratados, Convenciones y arreglos internacionales de Chile 1810-1977*, vol. I, t. III, Santiago de Chile, 1977. Cfr. MORESCO, E. *El Trasandino del Sur por Neuquén*, Cámara Argentino-Chilena de Comercio, Buenos Aires, 1953, s.p.

(7) Entre ellos (que no tuvieron aprobación del Congreso) puede citarse el Ferrocarril de Buenos Aires a Antuco (Chile) de 1883; el Ferrocarril de Buenos Aires a Angol, del mismo año y el de Bahía Blanca a Antuco de 1884. Cfr. RAONE, M., "Los proyectos de ferrocarriles en Neuquén", en ANH., *V Congreso ...*, op. cit., pág. 182.

- (8) Cfr. RAONE, M., op. cit., pág. 179. DUFFY, R., *Ferrocarril interoceánico entre Bahía Blanca-Talcahuano. Informe sobre la traza proyectada*. Empresa Francisco Bustamante y Cía., Imprenta Kufi, 1886.
- (9) En 1902 el Estado Nacional proyecta la realización del tramo Neuquén hasta el campamento militar de Las Lajas. En 1905, la empresa Nathan y Cía., presenta un proyecto para construir un ramal desde Neuquén hasta Pino Hachado, pasando por la misma localidad. En ambos casos los reclamos de la empresa impidieron su realización, obteniendo en 1909 la prórroga por Ley 6.378, por la cual construye el tramo que llega hasta Zapala en 1913. Cfr. RAONE, M., op. cit., pág. 190.
- (10) Cfr. ORTIZ, R., *El ferrocarril en la economía argentina*, Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958. SCALABRINI ORTIZ, R., *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Plus Ultra, Buenos Aires, 1975. WRIGHT, W., *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Emecé, Buenos Aires, 1986.
- (11) Alsina fue miembro de la Comisión que el gobierno nacional enviara para realizar el primer relevamiento catastral del territorio del Neuquén. Gobernador en 1902, se estableció en Las Lajas en 1904. Miembro de la Sociedad Rural, Sorondo y Cía., empresa ganadera que compraba el ganado en la provincia de Buenos Aires para engordarlo y venderlo luego en Chile. Cfr. BANDIERI, S., "Evolución histórica de la ganadería y su distribución por zonas en Neuquén", en *Neuquén un siglo de historia*, UNC-CALF, Neuquén, 1983, pág.138.
- (12) WILLIS, B., *El Norte de la Patagonia. Naturaleza y riquezas*, Ministerio de Obras públicas 1911-1914.
- (13) Con anterioridad al Convenio Barros Jarpa-Noel, se firmó en Buenos Aires en enero de 1922 un *Convenio sobre Ferrocarriles Trasandinos respecto de la administración unificada de las empresas de ambos países*. Cfr. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES..., op. cit., pág. 205.
- (14) MARIN VICUÑA, S., *Política ferroviaria en las Américas*, Imprenta Universitaria, Chile, 1927, págs. 55 a 68.
- (15) Cfr. *Río Negro*, General Roca, 25/10/1928.
- (16) Cfr. *Convenio relativo a Ferrocarriles Trasandinos*, suscrito en Buenos Aires, el 2 de julio de 1935 que proponía una comisión mixta encargada del estudio de los ferrocarriles Trasandinos acerca del tráfico y tarifas. *Acta relativa al Ferrocarril Trasandino y camino carretero a través de la Cordillera*, firmada el 24 de agosto de 1943, en Buenos Aires, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES ..., op. cit., pág. 304.
- (17) El periódico *La Nueva Provincia* comenzó a editarse en 1898, haciendo mención desde un principio de la vocación de liderazgo bahiense. Cfr. RIVAS, R. y GENTILE, M.B., *Burguesía regional e integración con Chile. El tratado de Unión Económica de 1953*, UNC, Neuquén, 1989.
- (18) Además de éstos nucleamientos, el periódico *La Nueva Provincia* fue el mayor órgano de difusión de los intereses planteados por la burguesía bahiense.
- (19) En los años previos a la firma del Tratado de Unión Económica de 1953, se realizaron contactos con el embajador chileno en la Argentina, Ríos Gallardo, con la Comisión Pro Ferrocarril Trasandino de Curucautín, quienes visitaron las instalaciones frigoríficas bahienses en 1952 y se realizaron una serie de encuentros entre los sectores de la producción chilena y organismos oficiales, junto a delegaciones de prensa, miembros de la CGT y funcionarios oficiales. Cfr. *El Atlántico*, Bahía Blanca, febrero/marzo de 1953.
- (20) El 24 de febrero de 1953 en Concepción (Chile), el presidente argentino, Juan D. Perón, se comprometía en el menor tiempo posible a terminar la línea trasandina del Sur. Cfr. *El Atlántico*, Bahía Blanca, 25/02/1953.
- (21) Véase, *Río Negro*, General Roca, 02/01; 24/02; 06/03; 24/04/ y 25/05 de 1947 y 14/08/1948.
- (22) El complejo se asentaba sobre las centrales de Huelches, en la provincia de La Pampa y El Chocón en la provincia del Neuquén; la Termoeléctrica en Bahía Blanca. La producción de energía sería el requisito para favorecer el desarrollo industrial así como para electrificar al Trasandino en todos sus ramales; el interés de Bahía Blanca en la central de Huelches estaba dado también, por la posibilidad de solucionar el problema de agua potable que tenía dicha ciudad. Cfr. COMISION PRO FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR (en adelante CPFTS.), *Libro Blanco del Congreso Trasandiniano*, Bahía Blanca, 1958, pág. 38 y ss.
- (23) En el mismo año se planificaba la realización del Congreso de la Productividad y Bienestar Social a nivel nacional. El mismo, que fuera auspiciado por la CGE y la CGT, retomaría las consideraciones que respecto al Alto Valle se habían enunciado en el Congreso al cual hemos hecho referencia en el texto. Cfr. *Río Negro*, General Roca, 21/01; 04/02 y 11/03 de 1955.
- (24) Cfr. *Río Negro*, General Roca, 03/07/1954. RIVAS, R. y GENTILE, M.B., op. cit., pág.15. Ponencia del Ing. Próspero Saint Martín, (Intendente de general Roca, Río Negro), en CPFTS., *Libro Blanco...*, op. cit.
- (25) *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 04/07/1958.

- (26) En una de las ponencias presentadas al Congreso de 1957, el Profesor Remus Tetu afirmaba que una carga que debía transportarse desde Plotier (pcia. de Neuquén) a Buenos Aires, pagaba 303,08 pesos, y para una igual con destino Bahía Blanca, 218,15 pesos, sólo una diferencia de 93,93 pesos y no otros 208,15 pesos como lo exigiría la tarifa aritmética (sic). Más adelante hace referencia a la defectuosa estructuración económica y demográfica de la República, "ideada para un país que ya no existía". Cfr. CPFTS., *Libro Blanco...*, op. cit., pág. 85.
- (27) *El Atlántico*, Bahía Blanca, 1953.
- (28) Uno de los argumentos esgrimidos era la falta de mercados consumidores en el Pacífico para la fruta rionegrina frente a los ya consolidados del lado Atlántico. Cfr. Ponencia de Domingo Pronato, en CPFTS., *Libro Blanco ...*, op. cit.
- (29) Este nuevo intercambio se relacionaba con madera e industria siderúrgica chilena y cereales, fruta y minería argentina.
- (30) La Cámara de Comercio e Industria de La Pampa planteaba la necesidad de construir el ferrocarril con ramales que penetraran hasta Colonia 25 de mayo y General Acha, de esta forma se concentraría la producción de Alto Valle de Río Negro pudiendo realizarse un intercambio entre la ganadería y fruticultura. De igual forma se pensaba conquistar el mercado chileno por el Sur, alterando la vía tradicional orientada por el paso ubicado en la provincia de Mendoza. Cfr. CPFTS., *Libro Blanco...*, op. cit., pág. 55 y ss.
- (31) El diario *La Nueva Provincia*, rescatando un proyecto denominado *Unión Económica de las Provincias de Chubut, Río Negro y Neuquén*, ponía el ejemplo de la creación de un organismo federal para salvar el Valle del Tennessee en Estados Unidos, en 1933, demandando al Estado Nacional la inversión en infraestructura para el desarrollo de la región. Cfr. *La Nueva Provincia, Proyecto de Unión Económica para que las zonas del Sur estén a la altura de sus riquezas potenciales*, publicado en CPFTS., *Libro Blanco...*, op. cit., pág. 91.
- (32) SISTO, C., *Estudio económico de la fruticultura argentina. 1967*, Bahía Blanca, 1969, págs. 98/99.
- (33) Para 1967 el incremento tarifario del ferrocarril fue del 83% con lo que los productores dejaron de utilizarlo suplantándolo por el camión. Cfr. SISTO, C., op. cit.
- (34) CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION, *Diario de Sesiones*, 1963. CAMARA DE SENADORES DE LA NACION, *Diario de Sesiones*, 1974.
- (35) La inclusión de la provincia de Neuquén como área de frontera llevó a fomentar el desarrollo de la región bajo un criterio defensivo de los límites territoriales del país, que a su vez intentaba consolidar los vínculos de la región con el conjunto nacional. Cfr. LUKEZ, B., *Planteo actual de la temática fronteriza*, UNLP-III, La Plata, 1990.
- (36) En 1964 en la Conferencia de Gobernadores de la Patagonia, tanto el gobernador neuquino, Felipe Sapag, como su par de La Pampa se expresaron en favor de la integración con Chile.
- (37) En este sentido la inauguración de Transportes Aereos Neuquinos (TAN) se enmarca en dicha estrategia, al conectar la provincia de Neuquén con la Décima región de Los Lagos en Chile. Por su parte el Gobernador Sapag, en el discurso inaugural de la línea aérea, dejó constancia de la intención de la provincia de establecer un programa de vinculación y enlace global con el sistema de transporte chileno. Cfr. *Río Negro*, General Roca, 09/01/1991.
- (38) CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION, *Proyecto de Ley*, 1985.
- (39) ALAF., *Generalidades sobre el transporte internacional en latinoamérica*, Buenos Aires, 1985. Véase también, *Río Negro*, General Roca, 14/07/1985.
- (40) CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES, *Boletín*, N°8, octubre/noviembre de 1990, págs. 20/23.
- (41) Expresiones volcadas en el Primer Encuentro Argentino Chileno, realizado en San Martín de los Andes en 1988. Cfr. *El Diario del Neuquén*, Neuquén, 05/06/1988.
- (42) Por su parte las fuerzas regionales de Zapala, así como la Unión Ferroviaria, han denunciado una política de "sabotaje" al Trasandino del Sur al plantearse el levantamiento del ramal Neuquén-Zapala. Cfr. *Río Negro*, General Roca, 09/01 y 15/01/1990.

### Notas bibliográficas

*Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, José Carlos CHIARAMONTE, F.C.E., Buenos Aires, 1991 (275 págs.).

La aparición de *Mercaderes del Litoral* de José Carlos Chiaramonte, significa una muy interesante novedad para el continuado avance de los estudios históricos en Argentina. Resultado de una investigación de muchos años, demorada por forzosas interrupciones que alargaron todavía más su aparición, el conjunto de sus materiales tal vez pueda ser interpretado como viva expresión del fructuoso camino (\*) que al mismo tiempo recorriera el autor en estos años, sobreponiéndose a las dificultades que impusieran el autoritarismo y la distancia. También puede ser leído como un compendio (a su manera) de las distintas preocupaciones que orientaran las investigaciones históricas entre nosotros las últimas dos décadas.

El volumen se halla integrado por una Introducción ("La cuestión regional en el proceso de gestación del Estado nacional argentino"), que apunta a reflexionar sobre el marco más amplio en que debe ser pensada la realidad social correntina del período. A continuación la primera parte "Estudios sobre la economía y la sociedad de la Provincia de Corrientes, 1820-1840" analiza, comenzando por el marco natural, la especificidad económico-social: población, actividades productivas, sistema de transporte, mercados. Finalmente, la segunda parte "Política económica, finanzas públicas y orden social" se orienta más bien a evaluar las modalidades de la estatalidad en el tipo de sociedad antes revisada. El propio texto nos informa de una búsqueda que principiara en 1970 y que recién en 1990 pudo atinar a ser resumida. En el interín, entre 1974 y 1985, la publicación de diferentes artículos dieron cuenta de aspectos parciales que hoy son refundidos en una síntesis más amplia.

Si en oportunidad de reflexionar sobre las características de la operación histórica Michel de Certeau apuntara que la norma es "ningún ruido de fabricación", ningún andamiaje, para usar su lenguaje, esta obra no daría la cota. Antes al contrario, el nuevo libro deja la posibilidad de apreciar cómo se ha ido sucesivamente reformulando, en tanto problema historiográfico, el "caso de Corrientes". Por tanto, *Mercaderes del Litoral* resulta ser un libro con las costuras a la vista.

En consecuencia, destaca en el nuevo volumen una discontinuidad; la misma discontinuidad con que la empresa fuera llevada a cabo, que queda visible. Pero al mismo tiempo que tales saltos permiten seguir sucesivas preocupaciones temáticas, también permiten apreciar la constancia tenaz que Chiaramonte ha sumado a su agudeza para ofrecernos un completo "estudio de caso" de esa sociedad argentina del siglo pasado que conoce bien y que en sucesivos trabajos, algunos ya clásicos, ha ido reconstruyendo con un espesor y consistencia generalmente reconocidos. Vale decir que por debajo de las interrupciones y saltos también se aprecia una continuidad: la continuidad del autor

(aunque no esté tan de moda hablar de ella).

¿Qué tienen de particular estos “mercaderes del Litoral” para justificar tanto empeño? El interrogante es abordado por Chiaramonte, en medio de reflexiones más amplias acerca de cómo la historia profesional elige sus temas, quién trata de dar cuenta retrospectiva de los motivos que iniciaron la búsqueda y que fueron capaces de mantenerla en marcha por tan largo tiempo: “*Por qué la provincia de Corrientes?*”. En primer lugar, como “caso”, porque fue siempre apto para recibir las “*orientaciones en boga de la comunidad profesional*”. A ello debe sumarse la casi excepcional posibilidad que ofrece Corrientes (a diferencia de sus vecinas) por la riqueza de su repertorio documental (a su vez señal de una organización estatal más sofisticada). Pero también, dice Chiaramonte, por su notabilidad como fenómeno en el “*espacio y período correspondiente*”.

Ahora bien, este último índice, esta constatación que el historiador hace de una “importancia” que se deriva de la fuerte actividad e incidencia del objeto considerado sobre procesos de alcance mayor, conlleva sin embargo implícito (y Chiaramonte se encarga de subrayarlo) la obligación de sopesar todas las significaciones que se escapan del evento y que incluso nos alcanzan hoy. En el “caso Corrientes”, su “importancia”, deriva también de las significaciones que el mismo todavía es capaz de suscitar en el perpetuo borde entre la “comunidad científica” y la sociedad más ampliamente considerada.

El “caso Corrientes” en el pasado reciente vino a convertirse para una conciencia histórica más amplia que la de la corporación profesional, en un lugar clave, más temático que problemático, donde se ponían en juego atribuciones de sentido tan densas que incluían (al mismo tiempo y todas juntas) a nociones tales como **nación, mercado, proteccionismo, liberalismo, federalismo, rosismo**, etc. Conciencia histórica ampliamente extendida en el interior del colectivo social, que por largo tiempo las evaluara como cuestiones que mucho antes que por el específico interés profesional que pudieran despertar, debían ser leídas atendiendo antes a la legitimación de posiciones que se templaban al calor de las urgencias de la hora.

No sorprende entonces la vitalidad del “caso Corrientes”. No hay suficiente espacio en esta nota para hacer un inventario cuidadoso de las soluciones propuestas en 1991 a interrogantes historiográficos que vienen de tan atrás, y por eso es preferible invitar al lector a hacer su propio recorrido. Pero sí resulta propicia la oportunidad para echar un párrafo sobre las condiciones de recepción en 1991 de este trabajo.

En esta perspectiva, *Mercaderes del Litoral* parece ser capaz de provocar un movimiento de retorno; un movimiento que vuelva a incentivar la reflexión sobre unos temas que en su oportunidad fueran tan acremente debatidos y sobre los que más tarde se corriera un cierto manto de silencio. Tal vez *Mercaderes del Litoral* supere una discontinuidad que no es sólo la de su avatar como libro, sino el resultado de una imposibilidad (pero también una cierta incapacidad) de los historiadores profesionales para dar continuidad a un debate que debe ser reanudado sin importar lo distante que el

mismo pueda parecer hoy para los actores colectivos.

Las significaciones que el "caso Corrientes" puede suscitar para la historiografía profesional no son hoy menores que hace 20 años. En cambio, las relaciones entre la "comunidad profesional" y la sociedad más ampliamente concebida sí han cambiado radicalmente. Otras parecen ser las curiosidades, otros los requerimientos de una vida pública que prefiere no mirar para atrás. Pero ello no significa que nuestra fábrica pueda o deba ser "silenciosa". Bien sabemos todos, que los ruidos y los andamios que envuelven a este libro, son los efectos sobre nuestro lugar, de infortunios mucho más graves que golpearan toda nuestra sociedad.

**Eduardo Hourcade.**

(\*) Merece ser especialmente anotado su libro *Formas de Sociedad y Economía en Hispanoamérica*, Grijalbo, México, 1983.

### Notas bibliográficas

*La libertad política y su historia*, Natalio BOTANA, Sudamericana, Buenos Aires, 1991 (235 págs.).

Un nuevo libro dado a conocer por Natalio Botana, conocidas la solidez de sus elaboraciones previas, constituye siempre un grato acontecimiento. Más allá de permitirnos apreciar la continuidad reflexiva de Botana en torno a una problemática sobre la que sus trabajos se han convertido en referencias ineludibles, el nuevo volumen tal vez pueda ser también considerado como una indicación más del interés y relevancia que en nuestro medio intelectual y académico ha recobrado la "historia de las ideas", entendiéndose aquí tal designación en su sentido más amplio.

El volumen contiene en su primera parte, bajo el título "Mitre y Vicente Fidel López: dos interpretaciones acerca de la revolución argentina", el desarrollo de un concienzudo estudio analítico y comparativo de las determinaciones conceptuales presentes en los trabajos fundacionales de la historiografía argentina. La segunda parte, bajo el título "Otras interpretaciones", incluye ensayos acerca de las revoluciones norteamericana y francesa, y tres artículos dedicados a Tocqueville, Sarmiento y a nuestro más contemporáneo José Luis Romero.

En consecuencia, y aunque tal vez pudiera argumentarse que hay aquí una colección de artículos antes que un libro, la comprensión de la primera parte (capítulos I al VIII dedicados a Mitre-López) puede ser enriquecida, ahondada, a partir de la guía que proporcionan los artículos de la segunda parte. No me refiero sólo al trabajo, colocado en último término, en que se piensa la relación de José Luis Romero con Mitre y Sarmiento, sino también en los relativos al propio Sarmiento y a Tocqueville, en la medida que la fundación de la historiografía argentina (como Botana se ha encargado de mostrar en la primera parte), tiene como fondo, las diferentes interpretaciones y perspectivas del orden político decimonónico cuya construcción se hallaba lejos de ser sencilla.

En conjunto, estamos frente a una muy aguda empresa de lectura y razonamiento en busca de "la historia de la libertad política" cuyo estudio me permito recomendar con entusiasmo, a todos aquellos interesados en bucear las raíces de nuestra cultura política liberal-democrática y de sus consabidas debilidades.

En rigor, la novedad no es completa, siendo que algunas de las secciones que componen el material eran conocidas previamente (a través del diario *La Nación* en algunos casos; por comunicaciones a eventos científicos diversos en otros), pero es muy cierto que su presentación conjunta aumenta las perspectivas de apreciación de materiales que fueran ya acogidos con interés. También puede recibirse a *La libertad política y su historia* como la última sección de un tríptico (junto a sus anteriores estudios *El orden conservador* y *La tradición republicana*), como un conjunto donde se enlazan los argumentos de las concepciones liberales entre los diseñadores de la futura Argentina,

sus prácticas políticas específicas y la reflexión que a estos mismos protagonistas/inventores les merecía la distancia entre la dimensión de lo anhelado y los resultados que alcanzaban a constatar.

*"Es posible que las biografías de Sarmiento y Alberdi corran, en aquellos años, en paralelo con las de Mitre y V.F. López. Sarmiento y Mitre en el centro de la vida política nacional; Alberdi y V.F. López en una situación según ellos mucho más distante y marginal. En todo caso, si observamos el aspecto intelectual de estas trayectorias y el trajín de las ideas en diálogo con el contorno universal, advertiremos que cada una de estas biografías tomó para sí una parte significativa del argumento de la revolución".* Colocados de esta forma, su evocación conjunta apunta a subrayar la idea que la evaluación de su producción antes que proceder a su clasificación en escaques disciplinarios diferentes ("sociología/historia"), debería tener mejor en cuenta que toda esa densa elaboración intelectual que acompañó la construcción de nuestra "libertad moderna", se puede encuadrar dentro del horizonte de nociones y problemas familiares a todo el siglo en lo que atañe a las modalidades de combinación de las palabras "revolución, pueblo, libertad, independencia y la historia que con ellas da vida a una tradición".

El acercamiento a la fundación de la historiografía argentina cobra con la adopción de esta perspectiva un renovado interés. Mitre-López no serán repuestos como los eternos protagonistas de la disputa metodológica local, sino que serán enfocados partiendo de la reconstrucción de las respectivas nociones que los llevaron, por un lado a interpelar el pasado a la luz de un presente que interpretaban de modo distinto; pero también a la luz de unas particulares formas de apropiarse el legado del pensamiento liberal, en sus distintas corrientes (ilustrados, post-revolucionarios, aristocratizantes, republicanos, democráticos, por no citar sino algunas de las variantes que han sido aquí y en otros trabajos cuidadosamente sopesadas por el autor).

Las lecturas recientes de la polémica han subrayado los riesgos de querer interpretar estas divergencias como la consecuencia de la confrontación de una perspectiva "positiva" con otra "romántica". Botana viene hoy a recordarnos las filiaciones intelectuales de los participantes y cómo tal horizonte conceptual está también en la base de tales divergencias. El ejercicio de Botana apunta a "demostrar" el aserto de Aron; se pregunta "qué teoría precede a la historia?". Si bien es cierto que el historiador siempre pone en diálogo a pasado y presente, y que toda reconstrucción del pasado está siempre mediada por las vivencias de un escritor, no es menos cierto que huellas tan idénticamente detectables son impresas por los recursos analíticos que contiene toda obra mayor en historia.

Los esfuerzos de reconocimiento del pasado que Mitre y López protagonizaran hasta los primeros años noventa no estaban enderezados a esa fundación historiográfica que hoy nos parece tan decisiva, sino a repensar ese pasado en virtud también de las orientaciones que se desprenden de ideologías bien especificadas, con sólido fundamento en la experiencia y en el discurrir, de linajes conceptuales que Botana despliega

con prolijidad, cuyo espesor es bastante más fuerte que la banal intención justificatoria de una vida política intensa que pudiera deslizarse aquí o allá.

Por ello, si bien no impide reconocer en V.F. López al *"memorialista que con rendida fidelidad recoge los recuerdos de su padre"*, Botana nos propone como camino reconstruir un pensamiento que siguiendo a Macaulay en algunos tramos, por otros lo abandona; que partiendo de una concepción de "tradición" que lo aparta mucho del linaje "whig" irá a desembocar hacia los pensadores franceses de la Restauración o los conservadores de la III República, preocupados sobre todo por el control de la "anarquía". La confiada mirada que el liberalismo inglés hacía sobre su propia experiencia, insostenible más allá del espacio angloparlante, obligaba entre nosotros a desdoblarse medios y fines; tal fatalidad se impone sucesivamente sobre Moreno, Rivadavia, incluso al propio San Martín (sobre el que se había anudado buena parte de la polémica); estos sucesivos fracasos hacen juego con una evaluación pesimista de las posibilidades del nuevo orden político para poder fundar al *"organismo libre conservador"*.

El Mitre de Botana contiene también una doble dimensión, por un lado *"hombre de conocimiento singular que perfecciona su oficio para descifrar el pasado"*; pero también *"el confidente de una razón universal contenida en ese mismo pasado"*, que podría sintetizarse bajo la idea de una expansión del liberalismo democrático. Una mirada confiada será la contraparte del relativo escepticismo de López (con quien puede compartir la desilusión de un presente bastante más opaco de lo esperado), pero que se mantiene en última instancia esperando el pleno despliegue de esta "genial" virtud americana. Por consecuencia su historia antes que la del fatal gesto infortunado de alguno de los protagonistas será cuando mucho la de unas detenciones, demoras o contratiempos pasajeros en un despliegue *"que legitima su propio desenvolvimiento"*.

Botana concluye la primera parte del volumen (a la que limitamos esta opinión) diciendo que el siglo XX alternativamente dará razón a uno y otro; en los fracasos siempre podemos volver a V.F. López y sus prevenciones sobre la fragilidad de unas construcciones políticas con tan pobres resguardos, mientras que en los empeños para la reconstrucción del *"hogar democrático común"* siempre nos alentará la *"porfiada convicción"* de Mitre. Por cierto que resulta sugerente.

E.H.

### Notas bibliográficas

*El gobierno de Alfonsín y las Corporaciones Agrarias*, José NUN y Mario LATTUADA, Ediciones Manantial, Buenos Aires, 1991.

No es frecuente encontrarse con un texto que tiene como objetivo el análisis de políticas gubernamentales correspondientes al sector agropecuario y su relación con las corporaciones agrarias, como el escrito por José Nun y Mario Lattuada. La infrecuencia mencionada está referida a la consistencia de la propuesta metodológica en el abordaje analítico, al tratamiento de un material empírico que en ningún momento cede a la tentación tan en boga de realizar "comentarios a propósito de..." o un didactismo periodístico que suele pasar (con bastante frecuencia) por trabajo de análisis.

El texto consta de cuatro capítulos: 1) "Las promesas reformistas" (Nun); 2) "El fracaso del Programa Nacional Agropecuario" (Nun/Lattuada); 3) "La política lechera: un caso de privatización del espacio público" (Nun); y 4) "El gobierno de Alfonsín y las corporaciones agrarias: una visión de conjunto" (Lattuada). Nos interesa menos exponer un resumen de su contenido (de interés indudable para científicos políticos, sociólogos, políticos) que sistematizar brevemente ciertas cuestiones metodológicas que contribuyen (en gran medida) a la importancia de dicho trabajo.

En cada uno de los capítulos se pone de manifiesto el siguiente procedimiento metodológico:

1) Se analiza la política gubernamental y las corporaciones, en su relación, desde dos niveles en interacción: a) el discurso correspondiente de los actores sociales en interacción y b) la acción concreta entre ellos en espacios definidos.

2) En ambas instancias anteriores, las discrepancias, en el contexto de las interacciones, entre discursos y acciones son analizadas de la siguiente manera:

a) por parte del Estado en "*los proyectos de política sectorial del partido que se hace cargo del gobierno, su articulación con las políticas macro y el modo de hacer política para implementarlas, las condiciones internas y externas al aparato estatal y el resultado obtenido*". (pág.108)

b) por parte del sector agropecuario y sus intereses, se analiza "*el grado y la forma de expresión en las distintas organizaciones que los representan, su articulación y contradicciones internas y externas, las tácticas empleadas para obtener espacios de representación e influencia en el proceso de toma de decisiones de las políticas públicas y el resultado alcanzado*". (pág.108)

Son dichas relaciones y sus diferentes niveles en juego, el motivo específico en estudio durante el gobierno de Raúl Alfonsín. Relaciones que se analizan en cada uno de los capítulos, vinculados entre sí a este respecto, pero relativamente independientes de acuerdo al contexto empírico, el espacio concreto estudiado en el que se despliegan, se ponen en evidencia y tratan de explicarse. Son el motivo recurrente, además, por la importancia y relevancia objetiva asignada por los autores a las mismas: "...son las

*políticas que afectan las principales producciones pampeanas las que se constituyen en el eje central por el transcurre la relación. Esto se debe, en gran medida, al carácter estratégico que en la economía argentina tienen los productos de esta región -granos y carnes-, los que aportan el 75% del valor de las exportaciones y constituyen una importante fuente de ingresos fiscales para el Estado".(pág.108)*

Cada uno de los aspectos anteriormente mencionados alcanzan su esclarecedora articulación y ejemplificación, en el capítulo "La política lechera..." (Nun) que no dudamos en afirmar se convertirá en un clásico en este género de trabajos. Particularmente original (sobre la base de amplias fuentes documentales) es la sistematización y graficación realizada por Lattuada en el capítulo 4, de las etapas cronológicas de la relación Estado/corporaciones agropecuarias durante el gobierno de Alfonsín. Esta sistematización de etapas es también: a) una periodización de corta duración correspondiente a la relación ya indicada y b) una graficación de ciclos, con altas y bajas en el carácter de la relación, "señaladas" empíricamente por situaciones de mayor o menor conflicto en la misma. La importancia de esta última operación no puede ni debe pasar desapercibida porque abre perspectivas para un análisis similar en otros períodos gubernamentales, posibilitando (eventualmente) comparación de ciclos cuya ampliación en serie podría permitir llegar a resultados referidos a períodos de media y larga duración (por supuesto, en términos relativos).

Las conclusiones sobre las características de dichas relaciones se presentan en cada caso concreto, pero con implicaciones generales: ausencia de decisiones políticas autónomas del gobierno, alianzas erráticas y coyunturales, tácticas y estrategias políticas no articuladas ni complementadas, escaso trabajo de información pública, de debates partidarios y de debate público en el Congreso sobre los programas a realizar en el área agropecuaria. Por último se señala que "*las propuestas que fueron coherentemente ejecutadas son aquellas generalmente neutras a los ejes principales del conflicto sectorial. Este ha sido el caso, por ejemplo, de la política crediticia, la reestructuración del INTA, etcétera*".(pág.168)

Tenemos conocimiento que un ejemplar de esta obra fue entregado en mano a Raúl Alfonsín. Una oportunidad inmejorable para reflexionar sobre aquello que "*no se quiso, no se supo o no se pudo*" realizar.

**Juan Mauricio Renold.**

### Informaciones académicas

*Centro de Estudios Interdisciplinarios en Etnolingüística y Antropología socio/cultural.*

Informamos la actividad del Centro que se indica en el título, cuya sede funcional se ubica dentro de la estructura orgánica del *Centro de Estudios Interdisciplinarios* (CEI) de la Universidad Nacional de Rosario. El mismo se halla abocado en la actualidad al desarrollo de investigación interdisciplinaria referida a la elaboración de un diagnóstico sociocultural de los asentamientos tobas de las ciudades de Rosario y Resistencia. Dicho diagnóstico incluye los procesos de constitución de la identidad en un contexto de relaciones inter/étnicas, un diagnóstico socio/médico, el estudio de la lengua toba (qóm) y la correspondiente implementación pedagógica en la Educación Bilingüe e intercultural.

Los objetivos de su creación comprenden el desarrollo de programas interdisciplinarios de investigación; la promoción y participación en actividades de posgrado y de divulgación científica en general; la asesoría a terceros en temas de su competencia; la coordinación de esfuerzos interdisciplinarios a nivel nacional o internacional sobre las cuestiones de su especialidad.

En lo que hace a su estructura organizativa, se halla a cargo de la coordinación general de sus actividades el Dr. Héctor Vázquez, dividiéndose el trabajo en cuatro áreas:

- Etnolingüística, coordinada por la Prof. M. Bigot;
- Antropología Socio/cultural, coordinada por la Lic. G. Rodríguez;
- Etnología del Conocimiento, coordinada por el Dr. H. Vázquez; y
- Antropología y Salud, coordinada por la Lic. M.S. Azcona.

Entre las actividades desarrolladas el año 1991 se destaca especialmente haber dado a conocer el primer número de la revista *Papeles de Trabajo* que edita el mismo Centro. El ejemplar contiene, entre otros, los siguientes trabajos:

VAZQUEZ, H. "La dicotomía Comprensión-Explicación en las ciencias sociales: una falacia epistemológica".

BIGOT, M. "Análisis de la literatura oral toba en contextos de contactos lingüísticos culturales: un enfoque etnosemiótico".

HACHEN, R. y FERNANDEZ, M. "Apreciaciones teóricas y metodológicas para la educación bilingüe: apuntes para una gramatosemántica contrastiva entre el toba y el español rioplatense".

RODRIGUEZ, G. "Identidad étnica y procesos identificatorios. Reflexiones desde la problemática toba (qóm)".

AZCONA, M. "De la formación en recursos humanos en salud bucal: la necesidad de un abordaje interdisciplinario".

BERBEGLIA, C. "El espacio tradicional incaico y sus contradicciones".

Se incluyen también documentos y detalles sobre investigaciones en curso. La comunicación con el Centro puede establecerse mediante correspondencia dirigida al mismo a la siguiente dirección: Córdoba 1814, (2000) Rosario, Argentina.

Toda correspondencia debe remitirse a:  
Sr. Director de *Estudios Sociales*. Departamento de Extensión Universitaria, U.N.L.,  
9 de julio 2154, (3000) Santa Fe, Argentina. Tel. (042) 21881 - 24482. Fax:  
(042) 52468.

Los trabajos con pedido de publicación deben observar las siguientes recomendaciones:

1. Deben presentarse dos copias mecanografiadas, o, para trabajos confeccionados en computadora, una copia impresa y una en diskette.

2. Considerando páginas de 60 espacios por 30 líneas, los artículos no deben exceder las 35 páginas, las comunicaciones y notas críticas las 12 páginas, y las reseñas bibliográficas las 5 páginas.

3. Para las citas y toda indicación bibliográfica debe observarse el siguiente orden: a) Apellido y nombre del autor (Apellido en mayúscula); b) título de la obra (destacado). En el caso de artículos, éste irá entre comillas, destacándose la obra o revista en que está incluido; c) vol., N°, etc.; d) editorial; e) lugar y fecha de publicación; f) pág. o págs. (si correspondiera).

4. *Estudios Sociales*, no se hace responsable por los trabajos no publicados, ni se obliga a mantener correspondencia con los autores sobre las decisiones de selección.

Diseño y Composición  
LASERGRAFF.  
Impresión y Armado final  
CERIDE e IMPRENTA U.N.L.