

Bahía Blanca-Puerto Montt: La senda de la tierra reencontrada

Hugo Capellà y Alejandra Geraldi

Universidad de Barcelona y Universidad Nacional del Sur

El corredor Bioceánico Bahía Blanca-Puerto Montt, se planteó como la apertura de un eje de desarrollo desde un punto de vista meramente logístico. No obstante, el recorrido de Este a Oeste replantea la introducción de una nueva mirada sobre el espacio. La observación desde este ángulo aporta una gran variedad de biotopos que permiten una gran complementariedad, así como la incentivación de un mercado a partir del corredor. El eje viario se presenta no sólo como un eje transnacional, sino que también adquiere un significado económico a escala regional. Pero más allá de estos aspectos de escala económica, el replanteamiento de este corredor reintroduce la posibilidad de un diálogo con el pasado, así como entre la diversidad de pueblos que habitan estas tierras. Este eje retoma las antiguas sendas de los pueblos autóctonos y las rutas comerciales de los europeos. El corredor se presenta más allá del aspecto económico y se establece como emblema sobre el cual forjar una nueva identidad abierta y plural donde vertebrar un eje de desarrollo en el cual sus pobladores puedan sentirse involucrados. El corredor bioceánico manifiesta el sendero identitario de estas tierras en el contexto actual.

1- Un corredor para el diálogo

Pocas veces un proyecto de desarrollo regional viene respaldado con un bagaje cultural e histórico como el corredor bioceánico. Detrás de los parámetros más económicos y logísticos en busca de mayores rentabilidades y apertura comercial de esta zona del cono Sur, se refleja el dibujo de una antigua senda que retraza la rica y variada historia de estas tierras y sirve a la vez como símbolo catalizador de las comunidades que abarca. El corredor bioceánico se presenta en el contexto identitario argentino actual como un excelente puente para establecer un diálogo entre pueblos que ha sido largamente ignorado o vetado, por prejuicios e intereses varios.

El corredor permite reanudar las relaciones no sólo entre regiones naturales complementarias como la costa atlántica, la Pampa, Patagonia, Andes y costa del Pacífico, sino que a su vez implica el acercamiento entre una Argentina y Chile forjadas en la identidad de los europeos asentados en estas tierras y unas comunidades autóctonas replegadas durante largo tiempo en las áreas interiores de la Cordillera (*Futa Mawida*). El intercambio inicial entre europeos y autóctonos en el siglo XVIII y parte del XIX permitió abrir una senda no sólo física entre el Pacífico y el Atlántico sino que a su vez fue el caldo donde se forjaría la Pampa (Gaignard, 1979), tal cual la conocemos en la actualidad, y de sus pobladores (mapuches, gauchos, matreros y estancieros).

Los avatares de la historia y la imposición de una visión muy europeísta y urbana (a finales del XIX y siglo XX) acabaron con el proceso de mezcla que se había emprendido con el intercambio por esa ruta. En el momento actual, nos encontramos ante la posibilidad de restablecer un nuevo diálogo que permite reencontrar nuestras sendas identitarias, dentro de un contexto geográfico compartido. El potencial cultural de estas tierras es nuestro mayor tesoro para la articulación de nuestro proyecto futuro, aunque para ello debemos abrir nuestras mentes hacia un prójimo, entendido como riqueza. El corredor es la

posibilidad de restablecer el diálogo de nuestra sociedad y en dónde forjar nuestra identidad verdadera mestiza.

1.1 Un proyecto económico

El corredor bioceánico refleja el viejo anhelo comercial de restablecer esa conexión entre ambos océanos y del cual permitan beneficiarse toda el área intermedia. Los proyectos de ferrocarriles transandinos son buena fe de ello, pero toparon siempre con las reticencias de tipo geoestratégico y militar. Los intereses económicos y de desarrollo no sólo exterior pero sobre todo endógeno están llevando al desbloqueo político y al replanteamiento de esta apertura comercial y económica dentro del marco del Mercosur. La búsqueda del ahorro de puntos de ruptura de carga, para la optimización y competitividad de la ruta frente a otros mercados, está llevando a una remodelación de las estructuras logísticas de puertos, carreteras, ferrocarriles y medios de transporte (camionaje, etc) que no sólo benefician a ese mercado externo sino que se transforman en el surco necesario para el desarrollo de esta área de transición entre el Sur de la Pampa y el Norte de Patagonia. Este desarrollo económico implica la apertura de nuevos mercados y se refleja en la posibilidad potencial, no sólo de creación de nuevos empleos en temas de transporte, sino a su vez, ante la posibilidad de asentamiento de nuevas empresas, así como del aumento del consumo interno, con todo el comercio derivado.

El planteamiento del corredor bioceánico desde un punto de vista económico, comercial y logístico es evidente y permite a su vez establecer un proceso de reequilibrio de la producción dentro de Argentina y Chile. El corredor supone la apertura de nuevas posibilidades económicas y no debe transformarse en ningún caso, en un proceso de adjudicación y asentamiento de industrias, no deseadas en áreas más centrales del país, o como proceso de canje político ante capitales foráneos. Para evitar justamente, la imposición de un programa que responda a decisiones externas, hay que luchar como población afectada para que el corredor sea el fruto real de un proceso propio. La implicación de las poblaciones en el proyecto del corredor es básica, no sólo para que represente realmente un eje de relance de la región, sino también para que sea el resultado de una respuesta local.

Por ello es justamente necesario establecer una gran unión colectiva de todas las fuerzas sociales implicadas para la construcción del proyecto deseado como propio. Para que el corredor bioceánico se transforme en un gran eje comercial de progreso a largo plazo y no sólo como gran proyecto estatal, hay que emprender paralelamente un proceso de reflexión social sobre aquello que representa esta ruta para la población, desde un punto de vista histórico y cultural. Es justamente en ese proceso de reflexión que las poblaciones implicadas encontraran las respuestas para la construcción de un proyecto identitario sólido y fuerte que pueda reflejarse ulteriormente en un progreso económico y material. La riqueza del intercambio cultural, con el cambio de mentalidades que supone es la única alternativa para un progreso endógeno que responda a los intereses de los afectados y sirva como marco identitario fuerte de cara al futuro.

1.2 Una mirada distinta

La introducción del corredor bioceánico implica el reconocimiento, por parte de la propia comunidad del área afectada, de un cambio de óptica y de entender el territorio.

Hasta la fecha, no existe una visión unitaria del área del corredor, sino que es visto de forma fracturada y sin cohesión interna. Hay que entender que la visión que tenemos orientada de Norte a Sur, nos ha venido en cierto modo impuesta por un tipo de colonización que procedía por el Atlántico, así como por la misma articulación de los Estados Argentino y Chileno en su expansión de finales del XIX sobre un Sur, controlado por las poblaciones autóctonas. Las relaciones desde entonces empezaron a establecerse de Norte a Sur, olvidando las anteriores relaciones, por motivos políticos y militares. Esta articulación espacial permitió el auge de las nuevas naciones, entorno a Buenos Aires y Santiago de Chile y transformando el resto en meras periferias totalmente dependientes del quehacer y concepciones de sus nuevos centros constituidos (Shumway, 2002)

El corredor bioceánico implica la introducción de una nueva mirada sobre el espacio de Este a Oeste que aporta una mayor autonomía y desarrollo a nivel regional, retomando con las primeras rutas comerciales que se establecieron. La variedad de territorios en esta dirección, no sólo permite un mayor desarrollo sobre el exterior (a caballo sobre dos Océanos) sino que además estimula el intercambio entre riquezas diversas y cercanas, a nivel interno. Pero para ello, hay que aprender y educar las poblaciones para que entiendan esta nueva visión. El cambio de planteamiento parece sencillo, pero requiere tiempo y sus consecuencias son vitales para la constitución de un nuevo marco identitario más propio que acabe con los prejuicios actuales, ya no sólo de orden geoestratégico, sino solapados con otros de orden, cultural e histórico. El miedo entre estados vecinos a invasiones por un lado, como el acercamiento cultural entre pueblos autóctonos y europeos por otro lado, son barreras mentales que sólo han beneficiado a la explotación externa, en detrimento de un sentimiento regional fuerte y competitivo. El cambio de orientación del eje de desarrollo debe venir acompañado de un cambio de mentalidades pues de lo contrario, el corredor se transformará en una pantalla más de humo, para el beneficio puntual de intereses externos. Hay que empezar a olvidar ciertos preceptos de manuales tradicionales, para comenzar a forjar un sentimiento unido. Pensemos que el progreso local en última instancia, no sólo enriquecerá nuestras vidas, sino que a su vez engrandecerá a nuestras naciones. Y en ese nuevo ángulo de mira, nosotros podemos actuar como protagonistas.

2- Una herencia olvidada

La construcción de esa identidad o nueva concepción social entorno al corredor bioceánico, no aparece de cuajo, sino que responde a su vez al reencuentro con un pasado que ha sido largamente ignorado (Moussy, 1860). El olvido de las primeras rutas comerciales entre mapuche o raululche por ejemplo y europeos, o la creación de una nueva sociedad fruto de la mezcla de culturas, no fueron sólo meros descuidos en los manuales de historia, sino que hay que entenderlos como la lenta imposición de un modelo occidental y más concretamente, urbano y europeo del cual aún somos todos, en cierto modo esclavos. Esa visión, no sólo permitió reducir a las comunidades autóctonas, sino que a su vez instó a la imposición de Buenos Aires sobre el resto del antiguo Virreinato de la Plata o Santiago sobre el de Chile, por medio de la atadura sentimental de muchos inmigrantes europeos respecto a sus tierras de origen.

Este sentimiento primero de desarraigo, comprensible, fue traducándose en una mitificación de Europa que acabaría por apresar al inmigrante ante una imposibilidad de superar al *padre* que fue suplantándose por la capital. Dentro de esta óptica, las tierras del Sur pasaron de ser el escenario de intercambios, a convertirse en margen de una frontera de

contención y más adelante de expansión militar (Chaves de Festa, 1940). La frontera no sólo era una imagen física sino que también pasó a traducir la supremacía de una civilización occidental que veía al otro y su espacio como mero “Desierto”. Vemos como la tierra primera de intercambio necesario entre pueblos vecinos para poder sobrevivir pasaba a convertirse por ojos ajenos, en mera tierra estéril que habría que enderezar. El proyecto supuso la instalación de un modelo cultural externo con la consiguiente dependencia y fragilidad ulterior del área, por no concebirse sobre una estructura propia, sino prestada. Pensemos, por ejemplo en todo el proceso de explotación de la Pampa y de los recursos naturales de la Patagonia, en función de una red de ferrocarriles que respondía a los capitales e intereses británicos.

2.1 La ruta comercial

A pesar de las escaramuzas continuadas, malones y operaciones militares, el área del corredor fue hasta el siglo XVIII y gran parte del XIX una ruta de intercambio entre los pueblos de un lado y otro de Cordillera. Los modos y costumbres de los gauchos o el comercio de cuero y otros enseres, son la prueba de la existencia de unas relaciones que aún se reflejan en la sociedad actual pero que han sido en gran parte ocultados, tras la construcción identitaria argentina de corte europeísta y urbano. El intercambio entre los pueblos de la Cordillera y de las tierras pampeanas (Aoniken, Mapuche, Puelche, Pehuenche, Rankulche, etc) en un primer momento, y más adelante entre europeos y mapuche fue una necesidad para la supervivencia de los pobladores de estas tierras. El fruto de ese comercio permitió la lenta transformación y asentamiento de nuevos pobladores sobre la Pampa (Villar, 1993)..

Esa imagen de comercio e intercambio debería establecerse como marco general sobre el cual establecer el relance del proyecto del corredor bioceánico actual. El planteamiento de un espacio de encuentro no debe ser entendido como una estrategia establecida, sino como el resultado o reencuentro con un pasado comercial cuna de lo que sería la Pampa. La sensibilización de la población del corredor, en el reconocimiento de este pasado común, es el hilo conductor para un cambio de mentalidades que permita avivar el sentimiento regional necesario para el relance del área. Sólo a partir de la necesidad de cooperación e intercambio, de un sentimiento de trabajo en común se podrá conseguir el reestablecimiento real del corredor bioceánico, entendido como puente enriquecedor para todos. El corredor se plantea de esta forma como ruta comercial, como eje de una identidad reencontrada y como superación de un pasado aún muy joven.

2.2 La frontera

Por el contrario, el corredor puede ser entendido como el límite de una frontera natural entre la Pampa y la Patagonia, y sobre todo como una frontera cultural, entre un mundo descendiente de europeos y otro descendiente de poblaciones autóctonas. Desde finales del siglo XIX y siglo XX, se ha ido estableciendo esta divisoria mental que ha acabado por ir aislando las posibilidades internas de la región, dejándola a merced de las decisiones externas, procedentes de Londres, via Buenos Aires. La idea de frontera entendida como barrera o límite ha ido empobreciendo y aumentando la dependencia hacia un centro ajeno. Pero la frontera no puede ser sólo vista como línea de contención o como línea para una conquista militar, sino también como el lugar de encuentro de culturas y comercio (González Coll, 2000). Desde esta percepción, la frontera se transforma entonces en ese lugar de intercambio y encuentro primero, pasando de ser el margen de un centro,

para convertirse en centro e icono de una identidad genuina, con voluntad propia. La frontera histórica, en el área de estudio, recuerda la lucha por la Pampa entre un proceso de araucanización y uno de europeización.

La introducción del concepto de frontera, como frente de encuentro entre culturas, no pretende obviar el conflicto y la violencia que se generó en algunas épocas, sino más bien entenderlo como el inicio de un proceso de conocimiento recíproco para el bien de todos. Pensemos que la división económica, social y cultural que se generó a raíz de esa concepción fronteriza y de la cual aún estamos inmersos más de cien años después, por un lado, no deja de negar la realidad de una sociedad multicultural, y por otro lado, no ha servido más que para debilitar y dividir una sociedad, a beneficio de otros. La recuperación de la herencia olvidada en la ruta comercial representa la posibilidad de recuperar la senda identitaria de estas tierras, partiendo sobre una base sólida y sobre todo propia. La viabilidad del corredor bioceánico va mucho más allá de un proyecto económico, se presenta como el puente cultural que la sociedad de esta región se merece cruzar para encontrar su propio futuro.

3- Una diversidad como riqueza

El corredor no sólo aporta un incentivo gracias a sus conexiones exteriores con ambos Océanos, gracias al incentivo del comercio internacional que puede verla como una ruta beneficiosa, sino que a su vez, permite la conexión de áreas vecinas y diversas que pueden generar un intercambio local, igualmente interesante. Justamente, la variedad geográfica y cultural de estas tierras intermedias debería entenderse como una riqueza. La diversidad de productos e ideas pueden generar unos intercambios que ayuden a la consolidación de esta ruta y a la construcción de una identidad regional.

3.1 Una diversidad geográfica

La variedad de paisajes, suelos y climas del corredor bioceánico desde la costa Atlántica en Bahía Blanca y Carmen de Patagones, hasta la costa Pacífica, en Puerto Montt, es muy superior en una distancia de poco más de 1000km, que si establecemos la misma distancia en dirección Norte o Sur. La uniformidad de la Pampa y de Patagonia o incluso entre las mismas costas o en la Cordillera andina, fomenta una competitividad entre mercados afines, en sectores agrícolas, industriales o turísticos, mientras que en esta nueva visión transversal se consigue una rica complementariedad de actividades que incentiva el comercio y la formulación de un territorio (Ferrera, 2001).

De esta forma, las zonas costeras con sus puertos, se plantean como los puntos de entrada y salida de mercaderías propias, así como de otras en tránsito, además de más actividades como la pesca o el marisqueo (Puerto Montt). El área pampeana húmeda y la seca aportan una gran variedad de cultivos (trigo, sorgo, soja), así como de ganadería de vacuno que se complementa con la ovina del área Norpatagónica, además de las áreas hortofrutíferas (cebolla, manzana, etc) de las cuencas del Río Colorado y Río Negro, así como en el valle araucano del lado chileno. El área andina por sus bellezas naturales, así como por su clima y nieves invernales, se convierte en un excelente complejo turístico y residencial (pensemos en Bariloche). A todo ello, cabría añadir los recursos naturales en petróleo, gas (área de Neuquen y Rio Negro), sal (Sur de Buenos Aires), sin olvidar los recursos madereros. Toda esta variedad de productos permite establecer un mercado propio que genera complementariedades y un tejido bien variado de industrias, además del sector del transporte de mercaderías que desarrollaría el corredor.

3.2 Una diversidad cultural

El área del corredor, no sólo tiene la suerte de cruzar una gran variedad de medios que aportan una rica variedad de recursos que puede incentivar un tejido económico propio, sino que a su vez, viene acompañada de una gran variedad cultural de la cual hay mucho que aprender. El corredor no se concibe sólo como un lugar de intercambio de mercaderías sino también como el hilo de contacto entre los distintos pueblos que habitan el área, en un proceso de diálogo y conocimiento recíproco. La circulación de la información y de las ideas es primordial para la constitución de una conciencia de comunidad en la región, que permita sentar bajo un mismo techo al descendiente de europeos o al descendiente de poblaciones de autóctonos, por la defensa de intereses comunes.

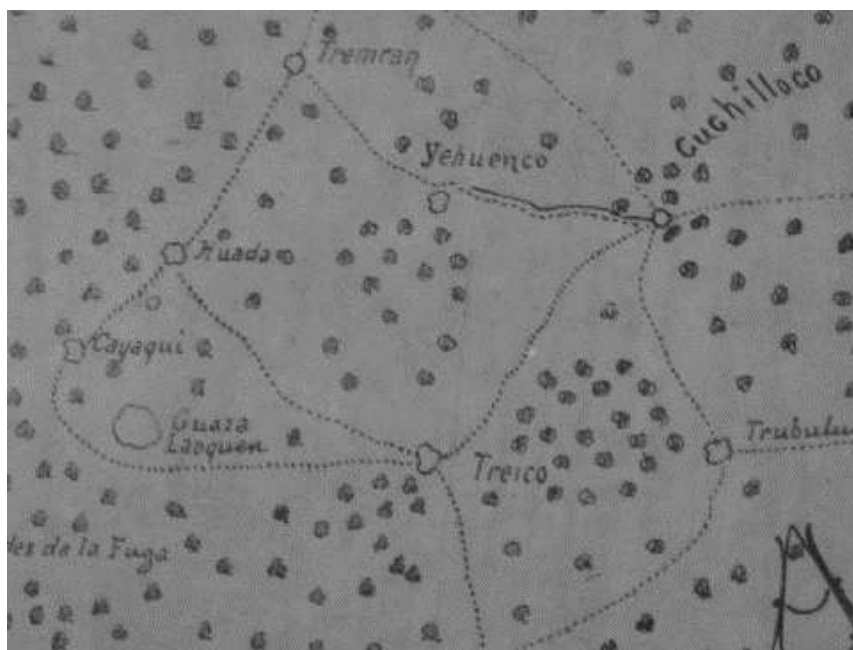


Figura 1: Zeballos E.S. (1881). Imagen de la intensa red de caminos tejidos por los pueblos autóctonos en La Pampa, a mediados del siglo XIX.

En este sentido, la revitalización del patrimonio y de las culturas autóctonas debe entenderse, no sólo como una deuda histórica (Colombes, 1991), sino también como la posibilidad de comprender mucho mejor el espacio que nos envuelve (figura 1), así como de reafirmar el sentimiento comunitario y los valores en la sociedad. Por otro lado, la posibilidad de reivindicación de colectividades extranjeras, también permite el reconocimiento de una variedad occidental que ha pasado, a menudo, reducida ante la imagen del inmigrante (Bustos, 2001). La combinación de saberes de las comunidades autóctonas, junto con las de descendencia europea aporta una riqueza cultural y de conocimientos que no debe menospreciarse, sino más bien intentar incentivarse a partir del diálogo. En esta diversidad cultural es donde se puede llegar a forjar la identidad regional necesaria para poder hacer realidad el concepto de corredor, como puente o senda en este caso entre pueblos, entendidos territorialmente y comunitariamente. El lento proceso de acercamiento es el que puede generar la llama común por la defensa de estas tierras, dentro

de un proyecto moderno y acorde a los grandes mercados mundiales, así como a los principios naturales y de sostenibilidad. ¡Hay tanto que compartir!

4- Una senda propia hacia el futuro

El corredor bioceánico es la senda que puede permitir el reencuentro de una tierra olvidada durante largo tiempo. Permite el resurgir de una mirada propia que abraza ambos lados de los Andes para abrirse ante la riqueza de su variedad natural y cultural. No es tan sólo la posibilidad de apertura de un pasillo económico dentro del Mercosur, sino que sirve a su vez, como hilo conductor de unas tierras que por separado, son vistas como marginales pero unidas pueden afrontar problemáticas comunes de forma complementaria. Este es el camino identitario que permite al descendiente europeo alcanzar su madurez e independencia, al descendiente de comunidades autóctonas reencontrar su orgullo y al mestizo, un lugar en el mundo.

La construcción de esta senda debe servir como vínculo entre las distintas culturas, desde un planteamiento vivo y abierto, al intercambio y mezcla, sin tener miedo al más allá, pues hay la tranquilidad de un camino por descubrir conjuntamente.

Referencias:

- Bustos, R. (2001); “De la société migratoire à la société post-migratoire dans le Sud de la province de Buenos Aires” en *Une Pampa en mosaïque*; L’Harmattan, París.
- Chaves de Festa, E.J. (1940); *La colonización agrícola en La Pampa 1880-1940*, Fondo Editorial Pampeano, Santa Rosa.
- Colombres, A. (1991); *La colonización cultural de la América indígena*, Edic. del Sol, Buenos Aires.
- Ferrera, I.M. (2001); “El proceso de asentamiento de la población autóctona en la línea Sur Norpatagónica” en *VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Santiago de Chile.
- Gaignard, R. (1979); *La Pampa argentina*, Tesis doctoral, Bordeaux.
- González Coll, M.M. (2000); *La vida en la frontera Sur*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- Moussy, M. (1860); *Confédération argentine*, Didot, París.
- Shumway, N. (2002); *La invención de la Argentina*, Emecé, Buenos Aires.
- Villar, D. (1993); *Ocupación y control del espacio por las sociedades indígenas de la frontera sur de Argentina (s. XIX)*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.

Agradecimientos

Este artículo se ha realizado gracias a la Beca Postdoctoral del Ministerio de Educación Cultura y Deporte de España, en el centro de investigación *Espace et Culture*, La Sorbonne, Paris-IV. (Conv 2002, Programa EX) y dentro del Proyecto de la Secretaria de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur: *Estudio geográfico integral El corredor bioceánico: Bahía Blanca-Puerto Montt*, dirigido por Lic. Ilda Ferrera.