



HiSTOReLo. Revista de Historia Regional

y Local

E-ISSN: 2145-132X

historelo@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia

Colombia

López Pascual, Juliana

¿“Puerta y puerto del sur argentino”? Matices y debates en la representación de Bahía Blanca (Argentina) en su contexto regional a mediados del siglo XX

HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, vol. 8, núm. 15, enero-junio, 2016, pp.

272-307

Universidad Nacional de Colombia

Medellín, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345843493009>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

¿“Puerta y puerto del sur argentino”? Matices y debates en la representación de Bahía Blanca (Argentina) en su contexto regional a mediados del siglo XX

“Gate and Port of the South of Argentina”? Nuances and Debates in the Image of Bahia Blanca City in Its Regional Context in the Mid-twentieth Century

Juliana López Pascual*

Resumen

Desde hace más de un siglo los habitantes de Bahía Blanca, ciudad portuaria argentina ubicada al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, la han imaginado y definido no sólo como parte de los territorios patagónicos sino, también, como su legítimo centro político, económico y cultural. La voluntad de historizar y complejizar esta idea, procurando dar cuenta de los intereses que la movilizaron, de los planteos ideológicos que dejó entrever y del impacto que tuvo en la efectiva

* Doctora y Licenciada en Historia por la Universidad Nacional del Sur, Argentina. Es Becaria posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. Miembro del Proyecto de Investigación Plurianual “Cultura política y sociabilidad en Bahía Blanca durante el siglo XX” PGI - PIP CON-ICET N° 11220120100132CO, dirigido por Dra. Mabel Cernadas de Bulnes y codirigido por Dra. Patricia A. Orbe. Correo electrónico: juliana.lopezpascual@uns.edu.ar  orcid.org/0000-0002-6043-2302

diagramación regional, es lo que motiva nuestra investigación. Para ello, este artículo hace foco en la dimensión económica e infraestructural que ciertos debates de mediados del siglo XX emplearon, simultáneamente, como elemento probatorio y como meta última de esa pretendida hegemonía. Con este fin, se recurrirá al análisis de los escritos de los Domingo Pronsato y de Ricardo M. Ortiz quienes, desde distintas perspectivas geopolíticas, idearon roles específicos para la ciudad que se ajustaban a sus planes para el desarrollo regional de la Patagonia.

Palabras clave: Bahía Blanca, Patagonia, historia regional, Domingo Pronsato, Ricardo Ortiz.

Abstract

For over a century the people of Bahia Blanca, Argentinian port city located at the south west of the province of Buenos Aires, they have imagined it and defined it not only as part of the Patagonian territories but also as their legitimate political, economic and cultural center. The aim of historicizing and questioning this idea, trying to account for the interests that were mobilized, the ideological postures that hinted, and the impact it had on the effective regional layout, is what motivates our research. To that end, this article does focus on economic and infrastructural dimension that some debates of mid-twentieth century used simultaneously as evidence and as ultimate goal of this alleged hegemony. For this purpose, we will analyze the writings of Domingo Pronsato and Ricardo M. Ortiz whom, from different geopolitical perspectives, devised specific roles for the city that suited their plans for the regional development of Patagonia.

Keywords: Bahía Blanca, Patagonia, regional history, Domingo Pronsato, Ricardo Ortiz.

Desde la década 1960, los habitantes de Bahía Blanca suelen referirse a ella con el epíteto que da título a este artículo; creada y difundida por un periodista y relator deportivo local, la frase “puerta y puerto del sur argentino” no constituye una expresión aislada y vacía de significación sino que condensa una larga historia de planes, voluntades y deseos que atravesaron y motorizaron buena parte de las iniciativas locales. La proyección de la localidad hacia el sur del país, heredera de una serie de representaciones decimonónicas acerca de su centralidad en la Patagonia, ha construido una suerte de sentido común incontestable para sus pobladores. Ubicada al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, en el siglo XVIII la ciudad era considerada el “país del diablo”, retomando la toponimia de “huecuvú mapú” (Pronsato 1954, 36) con que los pueblos originarios nominaban a una región caracterizada como ventosa, desértica y climatológicamente hostil; sin embargo, las transformaciones económicas, sociales, demográficas y políticas que se iniciaron con la instalación del sistema ferroviario en la década 1880 dieron lugar a un proceso de cambio en las representaciones con que los ciudadanos observaban a Bahía Blanca que se prolongó durante buena parte del siglo XX, produciendo tópicos todavía vigentes (Ribas 2010 y Agesta 2010).

En efecto, desde distintas vertientes y plasmada en diversos proyectos políticos, económicos y culturales la construcción de Bahía Blanca como presunta “capital sureña” tiene una profundidad temporal que excede los límites de esta comunicación. Sin embargo, en el período que nos ocupa es posible detectar la convergencia de tres líneas de operatividad —la geopolítica, la infraestructural y la cultural— que, si bien ya se hallaban en ciernes hacia las postrimerías del siglo XIX, para el final del período abordado por esta investigación fueron sometidas a profundos debates que excedieron la escala local. El accionar y los escritos de Domingo Pronato —cuya biografía y su implicación en los proyectos de capitalización de Bahía Blanca han sido analizadas en otra oportunidad (López Pascual 2014b)— y las intervenciones intelectuales de Ricardo M. Ortiz hilvanan el artículo y sirven de fuentes para la reconstrucción de las discusiones y los planes mediante los que se concebía que la localidad participaría en el desarrollo material de la Patagonia argentina.

En este texto buscaremos, entonces, dar cuenta de una de las formas en las que la ciudad de Bahía Blanca fue concebida como parte de un área mayor, la patagónica, y cumpliendo una autoasignada función orientadora. Para ello explicaremos algunas de las estructuras e iniciativas a través de las cuales se planificó la reactivación y el desarrollo económico de la región sureña por medio de la reorganización de los sistemas de transportes ferroviario y portuario, recuperando brevemente las ideas acerca del rol político que debía ocupar Bahía Blanca en ellos, y analizando las elaboraciones que al respecto realizaron Domingo Pronato y Ricardo M. Ortiz. Cabe señalar también, aunque este aspecto no será desarrollado aquí, que la dimensión cultural fue concebida como la clave fundamental de vinculación de la localidad con la zona patagónica; esta representación compleja le asignó un lugar clave a la creación de una nueva universidad y al conocimiento específico como elementos de diferenciación y jerarquización.¹ En este sentido, enfatizaremos en las variables materiales y simbólicas del tópico de Bahía Blanca como “capital del sur”, las cuales pueden ser observadas de manera aislada. Así, el conjunto de la proyección geopolítica, el ordenamiento económico y el desarrollo cultural construyeron un intrincado nudo que funcionaba como sostén y como objetivo de numerosas y variadas prácticas.

En términos globales, este artículo procura aportar a la reflexión histórica sobre una idea compleja que funcionó —y continúa haciéndolo— como una máxima prácticamente indiscutible y de una enorme potencia movilizadora. Reconstruir las formas y los matices de esta representación resulta fundamental, no en tanto fuera o no ella “verdad” en términos fácticos, sino por cuanto actuó como presupuesto compartido por todos los actores involucrados en las prácticas sociales, económicas, políticas y culturales gestadas en la ciudad durante los años centrales del siglo XX. Sin importar demasiado el color ideológico o las pugnas coyunturales, la afirmación de que Bahía Blanca tenía “derechos naturales” a orientar el destino

1. Por exceder los límites impuestos a esta colaboración, los aspectos que hacen a la dimensión cultural institucional y a la producción de conocimiento como variable fundamental en la construcción de esta representación no serán tratados aquí.

patagónico se estableció como punto de partida y *raison d'être* de casi todos los emprendimientos locales;² simultáneamente, el fortalecimiento de esa posición diferencial justificó y definió los objetivos a lograr en el mediano y largo plazo, lo cual anudó aspectos materiales e ideológicos.

Por otro lado, esta indagación busca insertarse en el marco historiográfico amplio que hoy se define difusamente en torno a la *historia regional*. No es que nos interesen aquí los términos de reivindicación nostálgica y localista, sino que proponemos articular esta búsqueda al mosaico mayor en el que se ha transformado el relato del pasado “nacional”, por la heterogeneidad aportada, la variación espacial y las escalas de análisis. El devenir de estos cuestionamientos produce, de manera incipiente pero con creciente énfasis, la revisión progresiva de las propias divisiones regionales, de la preeminencia de lo urbano en la definición de los objetos, de los fundamentos de los límites administrativos y su yuxtaposición con las fronteras geológicas y las marcas orográficas, de las configuraciones producidas por la disciplina geográfica, etcétera.³ En este sentido, esta reconstrucción se articula de manera global al estudio de las percepciones históricas del espacio y, de manera más específica, al de los debates en torno a las formas de organizar las tierras y los sujetos, que durante la primera mitad del siglo XX fueron gobernados bajo la figura jurídica del “Territorio Nacional”.⁴ En última instancia, ello conformó una de las vías en las que se manifestaron las tensiones entre los núcleos urbanos “centrales” y aquellos que, sin ser su “periferia”, se hallaban en condiciones relativas de menor poder.

2. Algunos de estos aspectos son abordados en Juliana López Pascual (2014a)

3. Al respecto, véase la compilación de Sandra Fernández (2007) y el trabajo de grado de María de las Nieves Agesta (2014). Para el caso de la región patagónica véase Pedro Navarro Floria y Fernando Williams (2010), Susana Bandieri (2008; 2012) y Orietta Favaro (2012).

4. Sobre la noción de Territorio Nacional puede consultarse Pedro Navarro Floria (2004; 2009).

Antecedentes históricos: Bahía Blanca y la provincialización de los Territorios Nacionales sureños

La magnitud del desarrollo económico logrado por los habitantes de Bahía Blanca a partir de las últimas dos décadas del siglo XIX y el gran crecimiento de su población,⁵ sumados a las características geográficas naturales, sirvieron de base para una buena cantidad de proyectos que, entre 1880 y 1912, propusieron y defendieron la necesidad de ubicar un foco de poder político y administrativo regional autónomo en Bahía Blanca. Los debates surgidos de los diferentes planteos excedieron los límites de la ciudad y se entrelazaron con otras disputas y coyunturas provinciales y nacionales.

De un lado, la culminación del proceso de federalización de la ciudad de Buenos Aires en 1880 desencadenó la discusión en torno a la ubicación de la nueva capital de la provincia homónima, ante lo que Bahía Blanca se postuló como una candidata viable frente a quienes sostuvieron las ventajas de diseñar una nueva sede para las autoridades bonaerenses (Lobato y Suriano 2004, 238). El triunfo de esta última opción en 1881 y la determinación política de convertir a la novel ciudad de La Plata en el centro del poder administrativo provincial dieron por tierra con las ambiciones bahienses, dejando un rastro de disgusto en los habitantes sureños (Ribas 2008). La condición de *ciudad* otorgada a Bahía Blanca en 1895 por medio de la Ley Provincial N° 2547 la convertía en una de las siete localidades bonaerenses, y la única de la región del sudoeste bonaerense, en contar con ese rango.⁶

Por otra parte, la incorporación de grandes masas territoriales resultante de la “conquista del desierto”, organizadas bajo el formato de *gobernaciones y territorios nacionales* (Favaro 2012), y los posteriores debates en torno al ordenamiento

5. Se presta atención aquí a la variable demográfica por ser una condición legal fundamental para la autonomización de un territorio el contar con un mínimo de 60 mil habitantes comprobados por censo oficial. Al respecto, véase Lisandro Gallucci (2012).

6. Entre ellas también se incluían las ciudades de San Nicolás y La Plata, que habían obtenido su condición de *ciudad* en 1819 y 1881, respectivamente.

to jurídico de La Pampa y del área de Río Negro, Chubut y Santa Cruz (Bandieri 2009a) dieron bases, sobre todo en los albores del siglo XX, para un buen número de propuestas de provincialización en las que Bahía Blanca fue considerada como espacio ideal para el asentamiento del poder político en virtud, nuevamente, de sus condiciones demográficas, su ubicación geográfica y su desarrollo económico (Silva et al. 1972). Aunque ninguna de ellas fue concretada de manera definitiva, algunas de estas planificaciones surgieron en el propio seno de la legislatura nacional y fueron objeto de acaloradas discusiones protagonizadas por diputados, senadores, gobernadores y presidentes que aportaron sólidos fundamentos para su defensa.

La mayoría de estas formulaciones se visibilizaron y se sostuvieron a través de las intervenciones en la prensa periódica; a la vez, alimentaron la producción de un corpus de textos que calificaban a Bahía Blanca como un espacio decisivo en el crecimiento nacional y como un eslabón ineludible en la inserción de la economía argentina en el sistema de comercio mundial. Al proyecto localista de Enrique Julio, fundador y director del diario *La Nueva Provincia*, se sumaron escritos de tipo ensayístico y descriptivo como los publicados por observadores foráneos que no hicieron sino profundizar en las cualidades y bondades de la ciudad y en el deber que tenían los poderes nacionales y provinciales de proteger y estimular su desarrollo dotándola de un estatus jurídico equiparable. Frente a estas percepciones, las opiniones originadas en las esferas del poder político platense se manifestaron partidarias de la permanencia de la localidad dentro de la égida bonaerense y se opusieron a su secesión, probablemente a raíz de los ingresos materiales que los tributos impositivos bahienses reportaban a las arcas fiscales de la provincia.

El problema de la capitalización de Bahía Blanca pareció dejarse de lado —al menos temporalmente— hacia 1900 en parte como consecuencia de la capitalización definitiva de las localidades de Viedma y Santa Rosa del Toay como centros administrativos del territorio nacional de Río Negro y de la gobernación de La Pampa, respectivamente, y luego de la frustración del proyecto de reestructuración de los límites políticos de la región propuesto conjuntamente por el presidente Roque Sáenz Peña y el gobernador bonaerense José I. Arias en 1912 (Silva et al. 1972). Las preocu-

paciones locales acerca del rol administrativo de la ciudad en el escenario sureño no parecieron ser objeto de nuevos debates durante las décadas 1920 y 1930, excepción hecha de un sutil renacimiento en 1918 y 1919, en momentos en que los habitantes del territorio pampeano iniciaron una movilización orientada a obtener el estatus de provincia para la gobernación. Sin embargo, la articulación imaginaria de la ciudad y la “zona de influencia” no sólo continuó siendo operativa sino que, también, fue reforzada y complejizada mediante los recursos de visualización que modernizaron los medios de prensa en los primeros años del siglo.⁷ Simultáneamente, después de 1914 comenzó a revertirse la tendencia demográfica que se había sostenido de manera constante desde mediados de siglo XIX; si bien hasta ese momento la ciudad había mantenido una tasa de crecimiento poblacional muy superior a otras localidades bonaerenses, pampeanas y rionegrinas, las cifras censales obtenidas en 1947 demuestran que en tres décadas esa evolución se detuvo, al menos relativamente. A pesar de ello, Bahía Blanca siguió siendo una de las ciudades más pobladas de la región lo que quizás haya fundamentado, al menos en parte, el resurgimiento de los proyectos de capitalización en los años 40 (López Pascual 2014b).

Si la idea de Bahía Blanca como “capital natural” de la patagonia argentina tenía sus orígenes en proyectos decimonónicos, a lo largo del siglo XX la representación quedó asociada, de manera preponderante, a la persona de Domingo Pronsato (1881-1971). La centralidad de su figura —en quien se articulaban el prestigio social, el capital político, y el cultural con una participación activa en el ámbito asociativo⁸— y las gestiones por él sostenidas durante más de dos décadas convirtieron a la iniciativa en sucesivos eventos de gran convocatoria entre los distintos sectores de la sociedad local. Entre 1943 y 1950, Pronsato presentó dos proyectos en los que Bahía

7. Al respecto, véase el análisis de María de las Nieves Agesta (2015) sobre el rol cumplido por la tecnología fotográfica en la construcción de la identidad “sureña” de la ciudad durante las tres primeras décadas del siglo XX.

8. Artista plástico, agrimensor e ingeniero, Pronsato tuvo una tenaz y prolífica intervención en numerosas iniciativas bahienses, así como una considerable producción escrita: *Hacia otros horizontes* (1924), *Patagonia, proa del mundo* (1948), *Luces de mi tierra* (1954), *Estudio sobre los orígenes y consolidación de Bahía Blanca* (1956), *El desafío de la Patagonia* (1969), *Patagonia, año 2000* (1971), *El Héroe escandinavo* (1971). Para una reconstrucción biográfica véase Juliana López Pascual (2014b).

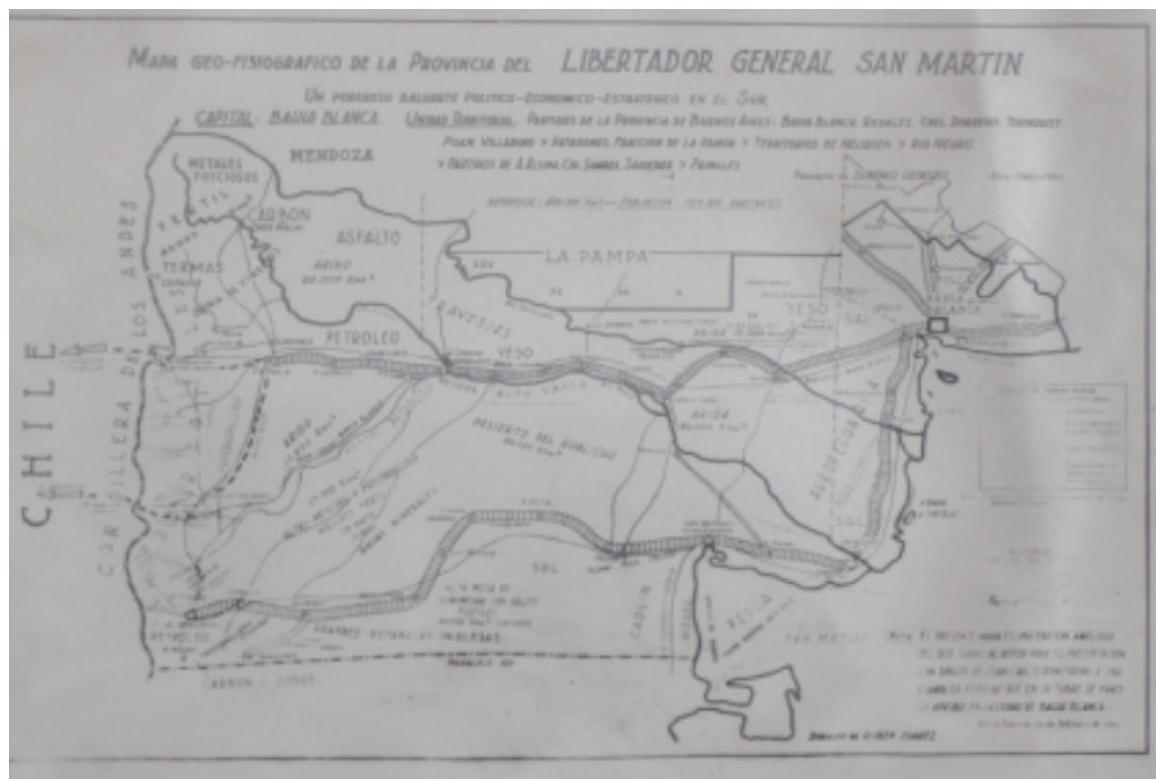
Blanca fue concebida como el centro político y administrativo ideal de las tierras que por entonces conformaban las gobernaciones de La Pampa, Río Negro y Neuquén (ver figura 1 y 2). Aunque fallidos, estos planes geopolíticos y su correlato económico, aportaron a la representación de la ciudad como organizadora de la región austral a la vez que movilizaron acciones vecinales asambleístas de considerables proporciones en las que intervinieron la prensa, la mayor parte de las organizaciones de la sociedad civil y las corporaciones económica, profesional, religiosa y militar.

Figura 1. República Argentina, provincias y gobernaciones



Fuente: Boero (1941).

Figura 2. Proyección geográfica del proyecto provincia del Libertador General San Martín, 1950



Fuente: Archivo familia Pronato.

El problema de la provincialización de los Territorios Nacionales no sólo se discutía en el escenario legislativo nacional (Ajmechet 2012 y Gallucci 2012), sino que generaba iniciativas y debates en los espacios que se sentían involucrados, contexto en el que la idea de convertir a Bahía Blanca en un centro regional sureño volvió a constituir un tópico de debate y de proyección. Si en los planes finiseculares Bahía Blanca se configuraba como la potencial metrópolis de La Pampa, en los trazados cartográficos de mediados de siglo XX el eje se reorientó hacia la zona del valle del Río Negro en virtud de sus reconocidos recursos y de su creciente producción frutihortícola. Así, en los planes presentados por Pronato, defendidos por la mayor parte de la sociedad civil bahiense y alentados por quienes ocupaban

distintas esferas del poder ejecutivo, la localidad debía convertirse en el centro político de una nueva provincia que abarcaba el área norpatagónica desde los faldeos cordilleranos hasta las costas atlánticas (López Pascual 2014b).

Uno de los ejes vertebradores de esta unidad territorial estaría constituido por una infraestructura de comunicación y transporte internacional en la que el mismo Pronstato venía trabajando desde 1947 junto a su amigo Juan Isoardi, el Municipio local y sus pares chilenos en Valdivia: el ferrocarril trasandino austral. La provincialización de La Pampa en 1952, de Río Negro y de Neuquén, ambas en 1955, significaron la definitiva frustración del proyecto capitalizador de Bahía Blanca a mediados de la década 1950. Sin embargo, las ideas en torno a la centralidad de la ciudad no fueron abandonadas; por el contrario, como veremos a continuación las tratativas en torno al sistema ferroviario que conectaría a la Bahía Blanca con Chile se sostuvieron y la planificación pareció cobrar mayores adherentes.

Cordillera, pampa y mar: Bahía Blanca en la agenda económica para la Patagonia

En términos generales, uno de los pilares fundamentales de los proyectos de capitalización de Bahía Blanca estaba constituido por lo que se entendía como su potencia económica y el rol primordial que el puerto Ingeniero White cumplía en el proceso de exportación agrícola. En este sentido, la dimensión material de la ciudad fue concebida como uno de los elementos a considerar en los distintos planes de dinamización de la región austral; mientras en algunos de ellos la localidad funcionaba dentro de un sistema mayor, en otros el crecimiento de la misma se erigía en el fin último de la estructura.

Entre los primeros se encontraron los estudios y las propuestas de Ricardo M. Ortiz, ingeniero civil vinculado al mundo intelectual del Colegio Libre de Estudios Superiores (CLES) de Buenos Aires (Neiburg, 1998), a través del cual se acercó a los círculos de la filial local a principios de la década 1940 (López Pascual

2013), y luego nombrado primer rector estatutario de la Universidad Nacional del Sur (UNS)⁹ en 1958. Además de sus funciones docentes y de investigación, también se desempeñó en cargos como el de Director General de Navegación y Puertos y como miembro de diversas instituciones técnicas (Kraft 1955, 564-565). Sus investigaciones en materia de políticas económicas lo condujeron a la elaboración de distintas obras bibliográficas en las que el denominador común lo constituyó la preocupación por el crecimiento material global del país.¹⁰ Hacia los años 40, y casi en simultaneidad a las propuestas de Domingo Pronato, Ortiz analizó y evaluó la situación de Bahía Blanca, particularmente las posibilidades de su puerto, en el desarrollo general de la Patagonia. Sistemáticamente, sus propuestas se fundamentaron en base a la interpretación historiográfica de la historia política, social y cultural de la Argentina con arreglo a su inserción en el modelo capitalista mundial a partir de 1880. La perspectiva teórica materialista que sostenía lo llevaba a relacionar de manera primordial la adopción del modelo de producción primaria y la preeminencia de la región del litoral atlántico con la introducción de capitales extranjeros, particularmente británicos y norteamericanos.

¿Cómo concibió a la ciudad en sus análisis y qué lugar le asignó en sus planificaciones? La observación detenida de esta variable resulta de interés, no sólo en términos retroactivos en virtud de su desempeño como rector estatutario de la Universidad Nacional del Sur sino, también, porque a pesar de la contemporaneidad de sus escritos y los de Pronato, curiosamente ambos se excluyen mutuamente de sus referencias bibliográficas. En su conferencia *El puerto de Bahía Blanca*, perteneciente al curso organizado por la filial del Colegio Libre en 1941, Ortiz (1941, 3) realizó un análisis racional basado en datos técnicos y estadísticos, con el objetivo de “plantear

9. Creada en Bahía Blanca en 1956, la UNS fue el resultado de un largo proceso de demandas e iniciativas gestadas por la sociedad civil local Ver Patricia Orbe (2006); Juliana López Pascual, 2014a)

10. Sus obras editadas son *El puerto de Bahía Blanca* (1941); *Valor económico de los puertos argentinos* (1943); *Problemas económicos de la Patagonia: su sistema portuario* (1945); *El Ferrocarril en la Economía Argentina* (1946); *El pensamiento económico de Echeverría: trayectoria y actualidad* (1953); *Historia económica de la Argentina 1850-1930* (1955); *Las relaciones culturales, base del intercambio* (1956); y *Reflexiones sobre la economía de la zona de Bahía Blanca en relación con su puerto* (1958).

rigurosamente un problema que, agitando en forma apasionada a la opinión pública local, desde mi punto de vista, abarca un panorama nacional". Esta declaración inicial, en la que tomaba distancia de los sentimientos y las aspiraciones localistas, no parece ser menor sobre todo a la luz de las características de su indagación; en efecto, si bien afirmaba la importancia del puerto local en el sistema económico general del país, su percepción de la misma no coincidía con las de los bahienses.

Desde la visión de Ortiz el problema económico principal que debía ser resuelto era el de la centralización de las actividades de exportación e importación en el puerto de Buenos Aires y la consecuente necesidad de transportar las mercancías desde y hacia el resto del país. En principio, esta idea ya suponía una diferencia importante: en su examen, el desarrollo del mercado de consumo interno ocupaba un rol fundamental en el amplio proceso de industrialización que solucionaría el profundo desajuste generado por el impacto de la crisis bursátil de 1929. El resultado de esta situación, sumada a la condición "insuficiente" del sistema de ferrocarriles y barcos de cabotaje, era el encarecimiento de los productos importados y el perjuicio de los productores (Ortiz 1941, 8). La cuestión de la concentración abarcaba también al desarrollo de la industria liviana que había comenzado a instalarse en la región que rodeaba a la Capital Federal. En esta perspectiva, el progreso fabril seguía el mismo patrón geográfico que orientaba las actividades de producción primaria y no redistribuía la tierra, por lo que no colaboraba en la armonización económica (Ortiz 1946, 14).

Una de las variables que aportarían una solución a estos inconvenientes era la de convertir a Bahía Blanca en un puerto nacional importador conectado con su *hinterland* y, también, con los puertos de menor envergadura que debían desarrollarse a lo largo de la costa patagónica. Llama la atención, en lo referente al primer elemento, la forma en la que Ricardo Ortiz (1945, 5) delineaba la "zona de influencia" de Bahía Blanca; para él, eran las miles de toneladas de trigo que circulaban por los muelles locales provenientes del centro y sur de la provincia de Buenos Aires y del este de La Pampa lo que le daban una impronta netamente cerealera. Se comprende, así, que en sus trabajos no se hicieron referencias a la ciudad como "centro sureño" y, mucho menos, como "capital natural de la Patagonia". A los ojos del ingeniero, las se-

mejanzas geológicas y climatéricas situaban el límite norte de la región austral en el Río Colorado con lo que, claramente, Bahía Blanca y el territorio patagónico conformaban realidades distintas aunque asociadas (Ortiz 1945, 31). De manera sintética, el problema estructural de la incorporación de las tierras sureñas al sistema económico nacional se reducía, según Ortiz, a una cuestión de transporte y circulación de mercancías y personas cuya resolución dependía, en buena parte, de la explotación racional de los cuencas fluviales que atravesaban la región y de su articulación con el puerto nacional que debía crearse en Bahía Blanca.

La anexión de la Patagonia a las actividades portuarias de Bahía Blanca, implica también una importante reciprocidad de servicios, mientras se destruye el absurdo económico que supone la centralización de aquellos en el puerto de Buenos Aires. [...] La atención del comercio patagónico por intermedio del Puerto Nacional de Bahía Blanca, impone como es natural, una adaptación del instrumento que los vincule: la adopción del barco de pequeño porte, parece resultar impuesto por las condiciones geográficas regionales y por el reducido índice de carga, que pueden ofrecer, momentáneamente, sus fondeaderos. [...] la costa atlántica, situada al Sur de Bahía Blanca, ofrece cada pocas millas un sitio aparente para la operación portuaria, sin exigir otras erogaciones que las indispensables para las obras de margen. Si en general, las más rigurosas normas económicas, aconsejan la centralización portuaria, teniendo en cuenta el menor costo que ello supone, este principio no rige en el caso que tratamos, porque la centralización, impone recorridos incompatibles con el precio de venta de la mercancía que produce la zona, siendo posible en cambio difundir la obra portuaria, en razón de su bajo costo (Ortiz 1941, 14).

En 1945, Ortiz publicó *Problemas económicos de la Patagonia* —como parte de las actividades de la Cátedra Lisandro de la Torre de Economía del CLES capitalino— financiado por la beca Virgilio Tedín Uriburu destinada a la recopilación de datos para el estudio económico de la Patagonia. El interés por el estudio y el conocimiento sobre la región se fundamentaba, según Luis Reissig (1945, 9-10) quien prologó la obra, en que ella “necesita un tratamiento cuidadoso, pues, constituye la más grande reserva económica argentina del porvenir”. Para el secretario general del Colegio Libre, la misma como unidad económica seguía siendo “la pierna entumecida de la Argentina” por lo que era menester lograr

el verdadero progreso y la integración de la Patagonia en una economía auténticamente nacional, es decir de una economía al servicio del pueblo. Bastante daño ya se ha hecho con el regalo de la tierra pública y con la explotación sin sentido social, aunque ésta pudiera tener un apreciable sentido de economía privada (Reissig 1945, 9-10).

El interés en desarrollar saberes certeros sobre el territorio no fue un tema menor; el meollo del debate en torno a las decisiones que lo afectaran se basó en quién “conociera” de manera más profunda y cabal la región y sus características. En lo atinente a lo económico, Ortiz coincidía con la evaluación crítica que emitía Reissig acerca de las políticas públicas aplicadas sobre los territorios desde fines del siglo XIX, a la vez que exhortaba al Estado a tomar en cuenta las investigaciones de los expertos para lograr que, mediante la solución de sus problemas de transporte y la activación de sus puertos, la región patagónica saliera del “laboratorio” y se integrara a “la nación”.

[...] mientras la Patagonia no cuente con un denso mercado propio capaz de absorber la producción de su rico valle, de sus amplias llanuras y de sus imponentes montañas, el problema que debe resolver de inmediato consiste en obtener su vinculación con las zonas pobladas del país. Es específicamente un problema de transporte. Y dentro de este capítulo es un problema portuario, porque su extensión es de tal magnitud que acaso solamente podría resolverse, acercando el frente de cordillera al resto del país mediante sus vías de agua. La consideración del problema portuario enfrenta pues con el conjunto de todas las cuestiones referentes a la explotación de sus riquezas y a su circulación.

[...] Las formas de producción, el trazado ferroviario, caminero, fluvial y acaso la ubicación de los mercados de consumo o de provisión de materias primas y elaboradas y la profundidad de los canales de acceso, constituyen el conjunto de factores que concurrentemente determinan la eficacia de los puertos (Ortiz 1945, 12-13).

En esta obra, de una extensión mucho mayor que la de 1941, se volvió a hacer énfasis en la necesidad de convertir a Bahía Blanca en el punto de entrada de la importación destinada a la región sur del país, articulándola a un sistema de puertos de

distintas envergaduras que bordearan la costa atlántica. El acortamiento de las distancias propias de la gran extensión considerada, es decir, la solución al problema de “acercar” los faldeos cordilleranos al mar resultaba indispensable y para ello se debía “conectar ambos medios de transporte —el vehículo terrestre y el barco costero— por un eficaz aparato de ensamble, que no es otro que el puerto” (Ortiz 1945, 52). El desarrollo de este sistema no debía derivar en una nueva concentración de actividades en Bahía Blanca; por el contrario, en el largo plazo debía posibilitar el crecimiento general de los puertos ubicados en Madryn, San Antonio, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Gallegos y Comodoro Rivadavia, es decir, la costa atlántica austral.

[...] la solución del problema portuario de la Patagonia, no implica sino la de un aspecto de su problema económico. Mientras la Patagonia no cuente con una masa de población capaz de absorver [sic] su producción, ésta deberá buscar las zonas pobladas del país en vista de una conveniente colocación. Pero esta hipótesis supone admitir una capacidad de producción amplia y diversificada, es decir, arrastra consigo la ejecución de un conjunto de otras obras que la hagan posible: riego en primer término, si se trata de favorecer la producción agrícola; combustible y medios de comunicación, en todos los casos (Ortiz 1945, 51).

La necesidad de crecimiento infraestructural no se reducía, sin embargo, a esta dimensión. Para Ortiz, el factor común de todas las variables del planteo lo constituía la premisa del aprovechamiento del agua. La “maximalización de los ríos” —expresión que había recuperado del Congreso Internacional de Bruselas en 1935— significaba “la atribución en la mayor medida no ya al río sino a toda la cuenca fluvial” (Ortiz 1945, 60), de los beneficios que suponía el uso del recurso: la producción de electricidad, el riego, la defensa de las crecidas, la provisión a las poblaciones y la navegación.¹¹ En este sentido, el pensamiento del ingeniero planificaba el aprovechamiento de las posibilidades que ofrecían los lagos glaciares y la explotación de los caudales de los ríos Colorado y Negro con propósitos de transporte y utilización de sus recursos productivos.

11. Susana Bandieri y Graciela Blanco (2012) señalan que las propuestas de desarrollo de la producción energética en base a la explotación de los cauces de los ríos Negro, Limay y Neuquén tienen sus antecedentes en los planteos hechos por César Cipolletti a fines del siglo XIX y Bailey Willis en la década de 1910.

[...] en el instante en que el país juzgue conveniente recurrir a esta valiosa reserva actual que es la Patagonia y en particular como lo hemos expresado, cuando se proponga poner en marcha sus extraordinarios recursos [deberá] recurrir al uso del agua como medio de vinculación entre dos extremos —la Cordillera y el mar— entre los cuales se extiende el desierto, no sólo porque el costo de transporte por su intermedio, es el único compatible con las distancias y con las mercancías, sino porque el agua, a diferencia del riel o del camino, que solamente asegura el transporte, es capaz de integrar el proceso de la producción con diversidad de recursos (Ortiz 1945, 66).

La conformación del sistema portuario a lo largo de la costa patagónica revestiría, desde su punto de vista, una doble significación; en primer término, de tipo económica, en tanto la obra portuaria jugaría “en el sistema general de comunicaciones a manera de pieza de enlace entre las actividades internas y las exigencias del exterior” (Ortiz 1945, 75). En su dimensión social, el ingeniero estableció relaciones estrechas entre este desarrollo y la consolidación demográfica de la Patagonia; la tradicional representación de las tierras australes como territorios de “aventura” y de experiencias “transitorias” resultaría rectificada a través de estas obras a la vez que significarían la solución del equilibrio poblacional por el arribo y el asentamiento de trabajadores calificados y la consecuente elevación del nivel intelectual y “moral” de los habitantes (Ortiz 1945, 75-76). De manera global, Ortiz consideraba que el proceso de “colonización” de las tierras australes no había sido completado dado que, en virtud de las características climáticas y geográficas de la región, la iniciativa privada no bastaba para lograr la permanencia y el crecimiento del número de moradores ni la explotación económica. De allí que las conclusiones derivadas del estudio realizado lo llevaban a postular la necesidad de la intervención estatal no sólo como variable imprescindible de apoyo en términos de infraestructura sino, también, como actor fundamental en la planificación de las decisiones de impacto social.¹²

12. Cabe señalar que en buena parte de sus planteos, el plan global de Ortiz coincide con lo que Susana Bandieri (2009) releva como las líneas principales del proyecto presentado por Ezequiel Ramos Mexía para el desarrollo económico de los territorios nacionales en 1908.

La ausencia, en vastas extensiones de elementales condiciones necesarias a la existencia de las colectividades, como el agua en sus variadas aplicaciones, y la presencia de otras, como las extensas llanuras desérticas y el propio clima, inducen a pensar que quizás no sería suficiente facilitar el acceso de población, librándola en su empeño colonizador a su propia iniciativa. [...] es pues preciso planear un mínimo indispensable de obras básicas necesarias para el desarrollo de las ulteriores etapas de la colonización. Se advierte entre estas algunas que por su naturaleza afectan a bienes sociales, a cuya idiosincrasia no sería conveniente renunciar y que, en consecuencia, corresponde reservarlas a la gestión del Estado (Ortiz 1945, 91-92).

En este proyecto Bahía Blanca ocupaba un rol necesario pero su jerarquización no constituía un punto prioritario. En virtud de su nivel demográfico, del desarrollo de sus muelles y de la posición que ocupaba en el trazado ferroviario existente constituía el lugar ideal para el emplazamiento del puerto importador pero —a diferencia de otros proyectos que veremos a continuación— el objetivo principal del plan de Ortiz era el crecimiento y la dinamización general de la región austral entendida como un todo diferente. Como hemos visto, el ingeniero no consideraba que la ciudad formara parte de la Patagonia; sin embargo, el tendido de líneas férreas la conectaba de manera estrecha con el oeste y la articulaba con el área neuquina (Ortiz 1945, 44). Su visión incluía las preocupaciones en torno a la organización eficaz del sistema de trenes y las redes viales; a su entender, era fundamental la inversión en el trazado de nuevas conexiones que densificaran la estructura y permitieran una mejor y más eficiente circulación interna de la región. Si la conexión entre el pie de montaña y los puertos atlánticos debía establecerse y reforzarse, la red caminera tenía que ser articulada y coordinada con las líneas férreas, dándose ejecución preferente a todos los ramales que tendieran a alimentar el tráfico ferroviario (Ortiz 1945, 57).

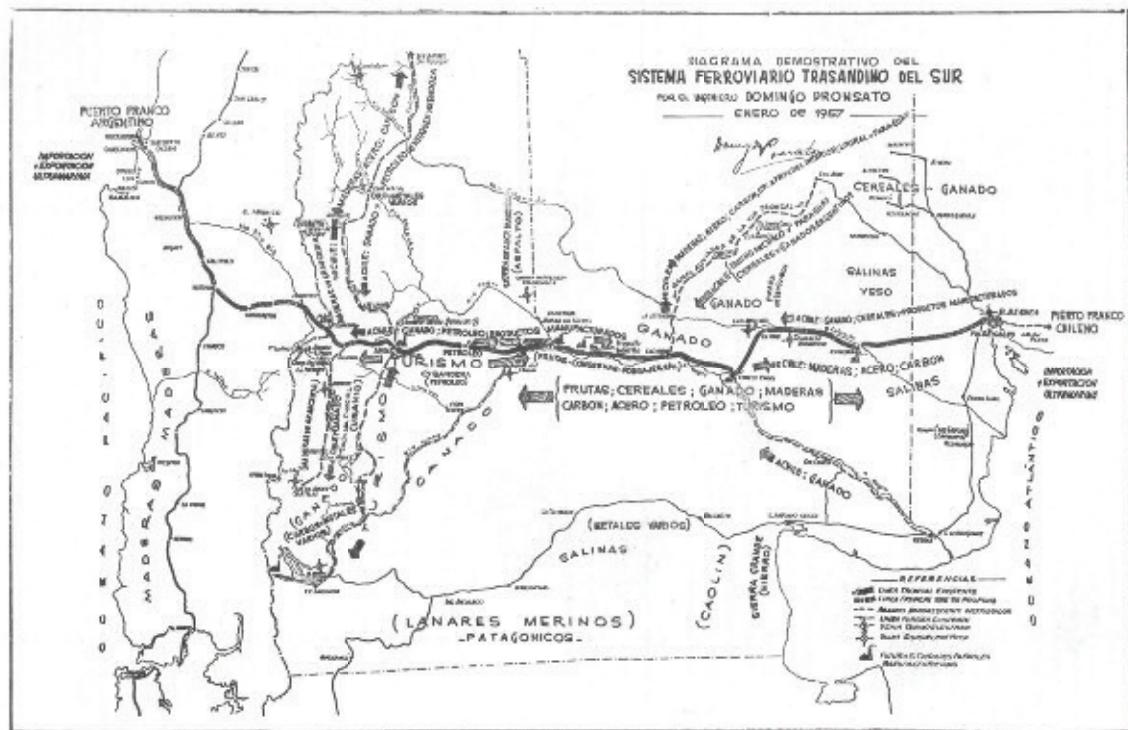
El problema no era menor, especialmente en la coyuntura de mediados de los años 40, ya que además del interés permanente que se derivaba de su incidencia económica se avecinaba el vencimiento de la Ley 5315 y el de los convenios que vinculaban el sistema tranviario existente al capital británico. A los ojos de Ortiz (1946, 16, 97), entonces, la adquisición de la estructura por parte del Estado argentino facilita-

ría el movimiento de mercancías y de personas de acuerdo a los intereses materiales de la nación, permitiría el crecimiento estratégico e integrado de la red global de transportes, estimularía la progresión de una industria desligada de las prioridades extranjeras, solucionaría la centralización fabril que se estaba produciendo en el cordón del Gran Buenos Aires, y promovería los contactos con otros Estados.

La vinculación con el resto de Sudamérica —específicamente con Chile— a través de líneas férreas también ocupaba un lugar fundamental en las proyecciones geopolíticas de Domingo Pronsato. En este sentido, la efectiva y controvertida nacionalización del sistema ferroviario por parte del gobierno del Juan Domingo Perón en 1947 profundizó los debates en torno a las implicancias del servicio en el crecimiento material del país y a las formas de mejorar su funcionamiento; éste fue el contexto en el que el artista ingeniero presentó el plan para la construcción del tren trasandino del sur (Rapoport 2000, 388).

En 1947, retomando ideas propuestas por el militar y político Juan Ignacio Alsina en la década 1880 (VVAA 1958, 20-23) y los fundamentos de la Ley N° 5535 de 1908 (Moresco 1943, 4), Domingo Pronsato diagramó un sistema ferroviario que incorporaba el tendido férreo ya existente entre Bahía Blanca y Zapala y proyectaba la construcción del tramo faltante para su conexión con la estructura tranviaria chilena, a través del paso cordillerano de Hua-hum, en cercanías de San Martín de los Andes (ver figura 3).

Figura 3. Trazado del Ferrocarril Trasandino del Sur, 1957



Fuente: VV. AA. (1958, 24).

El objetivo fundamental de esta infraestructura *trasandina* era lograr la articulación de las regiones situadas en las laderas este y oeste de los Andes y la vinculación de los puertos marítimos sobre los océanos Atlántico y Pacífico, que facilitaría las actividades de importación y exportación argentinas y chilenas. Mientras Ortiz consideraba, como hemos visto, que la centralización productiva se había producido en la zona central del litoral atlántico, para Pronsato el desarrollo de un eje económico y social en la región de la norpatagonia había sido deliberadamente postergado e impedido en beneficio de otros centros productores, especialmente aquellos que quedaban ligados por el sistema ferroviario trasandino que unía al puerto de Buenos Aires con la provincia de Mendoza (Pronsato 1952, 48-49 y 54).

En 1948, en virtud del gran desarrollo económico que Pronsato advertía en el sur chileno, la construcción del sistema ferroviario no constituía sino un aspecto específico del gran proyecto de provincialización de Río Negro y de Neuquén así como una forma de propiciar el potencial productivo de esa región.

[...] debemos levantar un gran baluarte político-económico con el nuevo estado que esta nota propicia: será un vasto mercado productor y consumidor, un vasto mercado que utilice las futuras rutas trasandinas a través de los mejores y cómodos pasos cordilleranos (Pino Hachado, Mallín Chileno, El Arco, Mamuil Malal, Hua-hum, Puyehue, etc.) otras tantas puertas abiertas para la exportación e importación de productos y mercaderías manufacturadas, ganado en pie, etc.

Tres grandes ciudades portuarias, Bahía Blanca en el atlántico y Concepción y Valdivia en el Pacífico, tendrían zonas francas para facilitar el intercambio comercial internacional e intercontinental con objetivos lejanos en África por un lado y Australia y Asia por el otro (Pronsato 1948, 201-204).

A diferencia de Ortiz, Pronsato procuraba que la concreción del sistema no sólo estimulara la circulación de mercancías dentro de la región atravesada por el ramal, sino que transformara a Bahía Blanca en una “gran ciudad portuaria” que controlara el tráfico importador y exportador intercontinental: “un poderoso territorio unitivo provincial donde Bahía Blanca, con toda su sistematización de gran urbe moderna, con un puerto dotado de modernas instalaciones para el embarque de productos agropecuarios” pudiera asumir “el rol que de hecho y por derecho le corresponde” (Pronsato 1948, 201-204).

Mediante entrevistas con las autoridades comunales, y a través de los viajes que anualmente realizaba la *Entidad de Excursiones al Sur Argentino-Chileno*,¹³ la propuesta trasandiniana ganó apoyos en la ciudadanía local y entre los industriales valdivianos. A poco del planteo pronsatiano, se realizaron nuevas asambleas vecinales —que volvieron a contar con el apoyo mayoritario de las entidades locales, además

13. Creada en 1945, constituyó un emprendimiento de tipo turístico iniciado por el mismo Pronsato con el empresario Juan Isoardi y el metalúrgico Amleto Zanconi. Durante más de una década, la institución organizó viajes de camaradería a la ciudad de Bariloche gestionando para ello la concesión de pasajes económicos en los Ferrocarriles del Estado.

del Cónsul chileno— y se conformó la *Comisión Pro-Trasandino*¹⁴ que sostuvo el proyecto y continuó insistiendo en la necesidad de su concreción durante más de una década, aun con posterioridad al proceso de provincialización de los Territorios Nacionales. En ella participaron, a lo largo de los años, representantes de los diferentes sectores locales que se comprometieron con la propuesta: la Corporación del Comercio y de la Industria, la Asociación de Propietarios y Bienes Raíces y la de Ganaderos y Agricultores, la Sociedad Rural, la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias, la comunidad religiosa salesiana y la prensa escrita y radial. Asimismo, y a diferencia de lo sucedido con los proyectos de capitalización mencionados, el plan ferroviario trasandino contó con el apoyo decidido y unánime de gran número de organizaciones económicas y políticas de los territorios pampeano y rionegrino.

Desde el momento de su creación, el intercambio y la planificación de la Comisión con sus pares chilenos fueron frecuentes, e incluso se registró la aparición del *Comité Pro Trasandino de Ciudad de Curacautín*, ubicada en la provincia transcordillerana de Malleco, lo que hizo pensar en la alta factibilidad de la empresa. En 1949, se conformó una nueva asamblea vecinal permanente, autodenominada *Mesa Regional Pro Bahía Blanca y Zonas Confluentes*, promovida por organismos “representativos de todos los sectores sociales, la industria, el comercio y la banca, intelectuales, estudiantes y trabajadores de las amplias zonas confluentes a Bahía Blanca: Sur de la Provincia de Buenos Aires, Sur de la Pampa, Río Negro, y el Neuquén”.¹⁵ La definitiva construcción del ferrocarril trasandino se hallaba entre el conjunto de peticiones de obras públicas que se demandaban al Estado argumentando, nuevamente, que los “derechos” de la ciudad habían sido tradicionalmente desmerecidos por los poderes públicos. También en esta oportunidad, el gobierno de Juan D. Perón pareció dar alientos al plan;¹⁶ sin embargo, los bahienses vieron

14. Integrada por José Genaro Rodríguez, Carlos Pérez, Agapito Guembe, Ernesto Sourrouille, Eladio Bau-tista, Carlos H. Richard, León de Iraeta, Domingo Pronato, José Escariz, Juan Isoardi, Urbano Hernández, Jesús V. de Andrés Varela, Manuel E. Vallés, Néstor Jáuregui, Juan Laiuppa, Otto Lysholm, Enrique L. Porraz, Rafael Bejar, Néstor Casanova y Norberto Arecco. *La Nueva Provincia*. 1947. Octubre 31, 2.

15. *Panorama*. 1950. Octubre 28, 2-3.

16. *El Atlántico*. 1953. Febrero 25, 1.

cómo, nuevamente y a pesar de las declaraciones de los presidentes de los dos países involucrados, el proyecto quedaba inconcluso.

Luego del derrocamiento del gobierno justicialista en 1955, Pronsato lideró las entrevistas con las autoridades emanadas de la “Revolución Libertadora” (ver figura 4).

Figura 4. Domingo Pronsato e Isaac F. Rojas, septiembre de 1957



Fuente: Archivo familia Pronsato.

En febrero de 1957 logró reunirse con Pedro E. Aramburu y obtuvo el compromiso del presidente provisional, hecho que dio pie a la realización del *Congreso Trasandiniano* en Bahía Blanca a fines de junio y principios de julio de ese año. La mesa organizadora se constituyó por el mismo Pronsato, el presidente de la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca Mario H. Zuntini, Constancio Repetti, representante del Ferrocarril Roca, el dirigente de la Comisión Financiera Trasandina Mario Salvadori, Germán Viglino, delegado de la Asociación Propietarios y Bienes Raíces de la ciudad, y Eugenio Andrieu por la Asociación Ganaderos

y Agricultores local. En el encuentro se sucedieron conferencias y declaraciones favorables al proyecto por parte de oradores argentinos y chilenos, a la vez que se produjo una reorganización de la Comisión Pro Trasandino que incorporó a mayor número de personas al diversificar las subcomisiones y crear las de Finanzas, de Economía, de Cultura, de Comercio, Industria y Producción, de Turismo, Técnica y Ferroviaria —en la que se integró el mencionado Ricardo Ortiz—, de Ganadería y agricultura y de Prensa, entre otras (VV.AA. 1958, 68).

Durante el evento, que el comisionado municipal Carlos P. de la Sota inauguró aseverando que la obra complementaba “indudablemente, la liberación de los pueblos americanos, por la que bregó el Gran Capitán José de San Martín” (VV. AA. 1958, 8), se expuso de manera detallada la estructura planeada para el sistema trasandiniano incorporando en ella, por un lado, el proyecto de construcción de un sistema de usinas hidroeléctricas articuladas en las localidades de Huelches, Chocón y una central termoeléctrica en la misma Bahía Blanca —que, entre otras utilidades, brindaría la posibilidad de sostener el ramal ferroviario a través de energía eléctrica— y de un oleoducto desde la localidad rionegrina de Cinco Saltos. Por otra parte, la complejización de la propuesta también significó proyectar la pavimentación de la ruta nacional N° 22, que uniría a la ciudad con Neuquén, y la ampliación de la capacidad frigorífica del puerto local mediante la construcción de un muelle de almacenamiento y embarque de la fruta procedente de la región centro y sur argentina. En este sentido, en septiembre de 1957, una delegación de la entidad liderada por Pronsato se reunió con Isaac F. Rojas, en ese momento en ejercicio de la vicepresidencia, logrando así la adjudicación de una reserva territorial en el puerto de Bahía Blanca a la Comisión Trasandiniana.¹⁷

Como se observa, la propuesta se volvía compleja e incorporaba, sin hacer referencias explícitas, algunos de los puntos que Ricardo Ortiz había definido en los años 40 como elementos prioritarios en el desarrollo infraestructural de la región: el aprovechamiento del agua para el riego y para la producción de energía, la

17. Pronsato fue acompañado por Emiliano Seco, Francisco Marseillán, Agustín Tapia, Armando Bagliani, Domingo Curzio, Germán C. Viglino, Virgilio Zingoni, Octavio Miller y Aníbal Canale. VV. AA. (1958, 74).

ampliación de la capacidad de transporte vial complementario a los ramales ferroviarios y el progreso de la industria petrolífera. Sin embargo, para fines de los años 50 el pensamiento del mismo Ortiz había comenzado a experimentar transformaciones y, con ello, el rol que le asignaba a la ciudad en el sistema productivo. En 1956, al retorno de su viaje por la Unión Soviética como integrante de la delegación enviada por el Instituto de Relaciones Culturales Argentina-URSS, el ingeniero e investigador dictó una serie de tres conferencias, que meses más tarde fueron editadas bajo el título *Las relaciones culturales, base del intercambio* (Ortiz 1957).¹⁸ En el primero de los textos, curiosamente llamado “El intercambio comercial, base segura de mejores relaciones culturales”, recuperó su esquema del devenir histórico de la Argentina a partir de la federalización de la ciudad de Buenos Aires en 1880,¹⁹ la articulación de su desarrollo con las teorías del libre cambio y con el sistema capitalista extranjero y la relación de este proceso con la formación de la clase dirigente. Ello le sirvió para dar cuenta de lo que, a su entender, debía constituir el objetivo básico de la economía nacional: la industrialización y el desarrollo del mercado de consumo interno autoabastecido. En esa misma línea se hallaron sus *Reflexiones sobre la economía de Bahía Blanca en relación con su puerto* (Ortiz 1958), conferencia que presentó en la Universidad Nacional del Sur en noviembre del mismo año y que la casa de altos estudios editó en 1958.

En su opinión, era necesario encaminar la actividad portuaria hacia el desarrollo manufacturero de las regiones alejadas de Buenos Aires. De esta forma se solucionarían la asimetría y los desequilibrios sociales y de poder material y político cristalizados al interior del territorio como producto de la influencia de los capitales extranjeros y de la dirigencia de los sectores ganaderos que, luego de la crisis del modelo agroexportador, habían gobernado el país minando las iniciativas de crecimiento industrial y desestimando al mercado interno (Ortiz 1958, 8-9). A su juicio,

18. Al retorno de su viaje, y con motivo de la celebración del 40º aniversario de la fundación del estado soviético organizada por el IRCAU, realizó esta serie de conferencias en las que destacó que, con el objetivo de promover las relaciones culturales con el mundo soviético y, en última instancia, estimular el salto cualitativo en el desarrollo de la infraestructura nacional, era fundamental que se establecieran intercambios materiales con la URSS.

19. Su extenso planteo historiográfico fue presentado en Ricardo Ortiz (1953; 1955).

el modelo económico centrado en la producción ganadera de la región litoral había cumplido y agotado su ciclo histórico y ello significaba la posibilidad de realizar cambios estructurales, como la reforma agraria y la tecnificación de la agricultura, que permitieran “una distribución más equitativa de los bienes sociales” y la elevación del nivel de vida de los ciudadanos, desmontando así la estructura del “latifundio” que imposibilitaba el progreso (Ortiz 1958, 23-24). En este sentido, el proceso industrializador se presentaba como inexorable y, ante él, el desarrollo de la zona ya no podía depender “de su trigo, de sus frutas, de su lana” así como “los sectores progresistas de Bahía Blanca” no podían “cifrar su objetivo exclusivo en volver a exportar los 2 ó 2½ millones de toneladas de cereales de la época pasada” (Ortiz 1958, 26).

Los establecimientos manufactureros que ya existían en la región, así como la disponibilidad de materias primas y la misma creación de la UNS en 1956 constituyan, a su juicio, elementos probatorios de que, en el sudoeste bonaerense, el pasaje de la etapa agropecuaria a la industrial se hallaba en ciernes. La Universidad, por su parte, no podía actuar de manera autónoma en el proceso pero podía orientarlo y trabajar en que no fuera entorpecido sino estimulado mediante la realización de obras puntuales relativas a la producción de energía eléctrica y a la reactivación del puerto (Ortiz 1958, 28).

Los problemas que afectan de manera más apremiante al puerto de Bahía Blanca y en general al sistema portuario nacional, no son fundamentalmente de naturaleza técnica, sino de orden económico-político. Es claro que la estructura del puerto de esta ciudad responde a los fines para los cuales fue creado: exportar cereales; y que por lo tanto, la realización de otras actividades no se hallaría plenamente satisfecha. [...] En razón de su propia movilidad geográfica, el puerto de Bahía Blanca se halla vinculado de manea muy discreta con su interland, tanto por medio de la red ferroviaria como por el de la caminera. [...] la ferroviaria debe lograr el anhelado objetivo de alcanzar la provincia de Mendoza de manera mucho más directa de lo que puede hacerse hoy combinando diversos ramales (Ortiz 1958, 32-33).

En efecto, las condiciones netamente cerealeras de la infraestructura de muelles y dársenas locales debían ser transformadas para dar cabida a las actividades de importación, al tránsito de pasajeros y a la producción petrolera y gasífera. Simultáneamente, se debía profundizar la relación de la ciudad con su *hinterland*, con los puertos situados al norte y al sur y con la región cuyana (Ortiz 1958, 33-34).

La transformación cualitativa del puerto de Bahía Blanca se hallaba, en verdad, entre los puntos fundamentales de todos quienes manifestaban preocuparse por la dimensión económica de Bahía Blanca y su lugar en la producción regional. En 1961, a partir de la concesión de la reserva territorial otorgada por el gobierno de la “Revolución Libertadora” en el puerto local, se conformó el frigorífico de ultramar *Vallemar Sociedad Anónima industrial, comercial y financiera*, presidido por Domingo Pronato e integrado por un grupo de reconocidos empresarios y dirigentes políticos locales.²⁰ El emprendimiento tenía como objetivos la explotación de la industria frigorífica en todas sus ramas, la comercialización de los artículos relativos a la producción frutihortícola, ganadera y agrícola a través del desarrollo del transporte terrestre, fluvial y marítimo, así como la financiación de empresas u operaciones mobiliarias e inmobiliarias. La inauguración de la empresa, sin embargo, debió esperar y logró concretarse a inicios de 1968. Un año después, la iniciativa contaba con más de 2000 accionistas, de acuerdo a los datos registrados en sus memorias.

La inestabilidad política e institucional por la que atravesó el país durante buena parte del siglo XX dificultó, con seguridad, el avance del proyecto del tren trasandino y su articulación con el sistema portuario local. Sin embargo, y a pesar de sus simpatías hacia el conservadorismo nacionalista, Domingo Pronato se mostró sumamente pragmático e insistente en sus tratativas con los poderes ejecutivos, lo que condujo a la identificación de su figura con la continuidad y el sostenimiento de la iniciativa. En este sentido, así como se había dirigido indistintamente a las autoridades militares en 1943 y en 1957, y al gobierno constitucional de Juan Domingo Perón durante su mandato, en 1962 elevó un memorial destinado al gobierno de Arturo Frondizi,²¹ pidiendo la activación de las obras ferroviarias en el paso cordillerano, y en 1966 contactó al General de Brigada Mario Bialet Argerich con el fin de lograr la atención de Juan Carlos Onganía, presidente designado por

20. El directorio estaba integrado por Domingo Pronato, Juan José Martín, Emiliano Seco, Eugenio Álvarez Santos, Marcelo P. Sgattoni, Carlos P. Biocca, José Aralda, Ramón Díaz Vega, Anselmo Martínez, Antonio Irazusta, Manuel Kohon, Francisco Cignetti, Hugo Panzini, Josué Prates y Rafael Bastán. Vallemar S.A. (1961, 2).

21. *La Nueva Provincia*. 1962. Enero 29, 3.

la “Revolución Argentina”, a través de Pascual Ángel Pistarini. En este último caso, el artista ingeniero expuso claramente su preocupación por la posibilidad de que la competencia de la Capital Federal y la injerencia extranjera en el desarrollo del puerto de Bahía Blanca torciera el rumbo de los planes sureños:

días pasados nos ha salido al paso una firma extranjera, que no se sabe a ciencia cierta, cómo y por qué se adjudicó una licitación en el país, organizada por un gobierno extranjero [...] para, dicen, estudiar en el término de tres años “la factibilidad del Pto. De Bahía Blanca”, a los efectos de recolectar estadísticas y antecedentes que les permitan establecer un puerto en el año 1980 [...] vale decir para dentro de 14 años. [...] Esto, salta a la vista meridiana nada tiene que hacer con la reactivación del puerto de Bahía Blanca tal como se plantea perentoria y urgentemente, por la necesidad de dotar al Muelle Nacional de las obras complementarias que hacen falta para convertirlo en un instrumento de embarque para grandes volúmenes de frutas y carnes a ritmo acelerado. [...] Bahía Blanca no puede estar olímpicamente esperando que los señores que se han propuesto cobrar aquellos millones fantásticos para realizar un estudio que a nada conduce, terminen por presentar un nuevo “parto de los montes” (Pronsato 1966).

La intervención de agentes externos y la potencial participación de capitales extranjeros en las decisiones políticas sobre la región local alarmaban a Pronsato que, mediante la expresión fabulesca, reconvenía al primer mandatario acerca de la fiabilidad de las aseveraciones que hicieran quienes no pertenecían a la ciudad. Según afirmaba en su misiva, las decisiones trascendentales para la zona debían fundarse en las opiniones y en la experiencia de “los hombres del sur” que, además de haber “estudiado durante 25 años sus grandes problemas”, eran quienes veían perjudicados sus intereses directos por las estrategias de concentración económica que les propinaban “los pulpos que se han apoderado de nuestra producción para llevársela a Buenos Aires con un recorrido innecesario de 700 kms.” (Pronsato 1966). En verdad, las quejas del artista ingeniero se introducían en un debate mayor que se relacionaba con los planteos económicos instalados en América Latina como resultado de la Alianza para el Progreso norteamericana y de las formas por las que se canalizó la voluntad “desarrollista” (Aroskind 2008). No nos adentraremos aquí en la articulación entre las transformaciones operadas en los paradigmas

económicos que se impusieron en Argentina hacia fines de la década de 1960 y las formas en las que impactaron en la política portuaria local; lo que sí nos interesa señalar es que el pensamiento de Pronato coincidía con el de quienes concebían a los intelectuales y a los estudiosos locales —entre los que él mismo se incluía— como relativos “expertos” en la singularidad de Bahía Blanca y de la Patagonia y, por ello, como los justos responsables de su destino.

Consideraciones finales

La “frustración” de los planes de hegemonía de los bahienses sobre una región a la que, sin desmedro de la variación de los límites estipulados, denominaron “Patagonia” no cancela la centralidad operativa jugada por esa meta a lo largo del período observado. Más allá del juego de palabras, pensar a la ciudad como “la puerta y el puerto del sur argentino” sintetizaba las aspiraciones de control de la circulación —de personas, de bienes y de ideas— desde el exterior hacia el interior de un área de la que se consideraba el centro por “derecho natural”. El análisis de esta representación a lo largo del siglo debe ser, también, la reconstrucción de cómo fue naturalizado su sentido político e ideológico.

Para quienes no habitaban en ellas, las tierras del sur del país y aquello que se nominó genéricamente como “Patagonia”, a mediados de la última centuria habían dejado de ser el “desierto” a “civilizar” para convertirse en una suerte de “El Dorado”. Su extensión territorial, su variedad orográfica y climatológica y su relativamente reciente incorporación al Estado nacional las volvían un espacio desconocido pero de promisoria riqueza. De manera análoga al proceso de “conquista” del territorio sudamericano durante la etapa colonial, la clave del efectivo dominio de los gobiernos sobre estos territorios era la posesión del conocimiento específico.²² Si a fines del siglo XVIII la visualidad había jugado un papel fundamental en la efectividad de la imposición española (Penhos 2005), para la época analizada la

²². Susana Bandieri (2009b) señala el rol fundamental que cumplieron las prácticas exploratorias en el proceso de dominio del territorio patagónico a fines del siglo XIX.

producción de saberes científicos se presentaba como una nueva variable que, sin anular la anterior, complejizaba los saberes y las formas de control que ellos suponían, a la vez que asignaba nuevas posiciones a los investigadores y a los expertos.

A los ojos de algunos agentes locales —de los cuales Domingo Pronato se erigió en su líder y su cabeza visible— el crecimiento económico, demográfico y social de Bahía Blanca durante las primeras décadas de 1900 la convertían en el indiscutido centro de la “periferia” patagónica. El argumento de la prosperidad material, unido a su ubicación relativa en el entramado de una estructura de transportes en proceso de definición, fue el elemento discursivo recurrente en las iniciativas de consolidar nominal y administrativamente lo que, en los hechos, se consideraba ya resuelto. A su vez, esta dimensión material y la meta ambigua de lograr “el desarrollo de la Patagonia” funcionaron como las herramientas de validación de las aspiraciones locales sobre un territorio cuyo estatuto jurídico estaba en revisión y, simultáneamente, como los objetivos globales de largo plazo que justificaron los distintos proyectos particulares. Mientras en la teoría de Ricardo Ortiz la ciudad estaba llamada a cumplir un papel importante, pero no preponderante, en el crecimiento industrial autónomo de una región a la que no pertenecía, buena parte de las prácticas generadas desde la localidad se orientaron a intervenir directamente y a coordinar las distintas instancias del proceso como una forma de defender los intereses locales frente al sometimiento al que la ciudad se sentía reducida por los poderes centrales.

Bahía Blanca era entonces, al entender de estos actores, la “capital natural” de la Patagonia por una serie de razones: por ella circulaba su producción, era la ciudad más poblada, había alcanzado la prosperidad por la vía privada y ello le concedía “derecho” al “reconocimiento” y, también, porque en ella habitaban quienes conocían sus características y sus problemas. En este sentido cabe sostener, a manera de corolario pero adelantando una hipótesis de la que nos ocuparemos en otra oportunidad, que las prácticas de producción de saberes —especialmente la creación de la Universidad Nacional del Sur— fueron vistas como la confirmación de esta idea y, a la vez, como una herramienta de profundización de esta condición.

Referencias

- Agesta, María de las Nieves. 2010. “Proyecciones” en imágenes: prensa ilustrada y cultura visual en el proceso de modernización de Bahía Blanca (1909-1910)”. Trabajo de grado maestría, Universidad Nacional de San Martín.
- Agesta, María de las Nieves. 2013. *Mundos de papel. Las revistas en el proceso de modernización cultural de Bahía Blanca (1902-1927)*. Tesis doctoral, Universidad Nacional del Sur.
- Agesta, María de las Nieves. 2014. “Études régionales et l’histoire culturelle. Rencontres et entrecroisements dans l’historiographie argentine actuelle pendant les premières décennies du XX siècle”. *Cahier d’histoire immédiate*. 46: 97-112.
- Agesta, María de las Nieves. 2015. “Fotografía de prensa y proyecto regional. La fotografía en la construcción de una identidad regional en el interior argentino (Bahía Blanca, 1900-1930)”. *AContracorriente* 12 (3): 296-345. <http://acontracorriente.chass.ncsu.edu/index.php/acontracorriente/article/view/1068>
- Ajmechet, Sabrina. 2012. “La ciudadanía política durante el primer peronismo: el caso de las provincializaciones”. Comunicación presentada en 7 Jornadas del Programa Buenos Aires de Historia Política, 6 y 7 de septiembre, Tandil, Argentina.
- Aroskind, Ricardo. 2003. “El país del desarrollo posible”. En *Nueva Historia Argentina Tomo 9. Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1977)*, dir. Daniel James, 63-116. Buenos Aires: Sudamericana.
- Bandieri, Susana y Graciela Blanco. 2012. “Promesas incumplidas: hidroenergía y desarrollo agrario regional en la norpatagonia argentina”. *Estudios Ru-*

- iales. *Publicación de Centro de Estudios de la La Argentina Rural* 1, (2): 148-171. <http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/estudios-rurales/article/view/1443>
- Bandieri, Susana. 2008. "La dimensión regional como alternativa analítica para pensar otros espacios y nuevas periodizaciones". En *Las escalas de la historia comparada. Tomo 2: Empresas y empresarios. La cuestión regional*, coord. Susana Bandieri, Graciela Blanco y Mónica Blanco, 311-323. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Bandieri, Susana. 2009a. "Pensar una Patagonia con dos océanos: el proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía". *Quinto Sol* (13): 47-71. <http://ojs.fchst.unlpam.edu.ar/ojs/index.php/quintosol/article/viewFile/2/2>
- Bandieri, Susana. 2009b. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Bandieri, Susana. 2012. "Más acá del Colorado... Historia regional y relaciones fronterizas en la norpatagonia argentina: el caso de Neuquén", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <http://nuevomundo.revues.org/63690?lang=es>
- Bandieri Susana, y Graciela Blanco. 2012. "Promesas incumplidas: hidroenergía y desarrollo agrario regional en la norpatagonia argentina". *Estudios Rurales. Publicación de Centro de Estudios de la La Argentina Rural* 1, (2): 148-171. <http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/estudios-rurales/article/view/1443>
- Boero, Jorge. 1941. *Geografía de la Nación Argentina: (estudio fisiográfico y humano)*. Buenos Aires: Ángel Estrada.
- El Atlántico*. 1953. Bahía Blanca, 34 (54), febrero 25.
- Favaro, Orietta. 2012. "¿Estado nacional o Estado nación? La Argentina a dos velocidades: provincias y territorios nacionales". En *Diez territorios nacionales y catorce provincias. Argentina, 1860/1950*, coord. Mario Arias Bucciarelli, 7-20. Buenos Aires: Prometeo.

Fernández, Sandra, comp. 2007. *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones*, Rosario: Prohistoria.

Gallucci, Lisandro. 2012. “La controversia de las condiciones. Debates y disputas en torno a la provincialización de los Territorios Nacionales (1907-1930)”. Comunicación presentada en 7 Jornadas del Programa Buenos Aires de Historia Política, 6 y 7 de septiembre, Tandil, Argentina.

Kraft, Guillermo. 1955. *Quién es quién en la Argentina. Biografías contemporáneas*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ediciones.

La Nueva Provincia. 1962. Bahía Blanca, 64 (21463), enero 29; 1947, Bahía Blanca, 50 (17563), octubre 31.

Lobato Mirta Zaida, y Juan Suriano. 2004. *Nueva Historia Argentina. Atlas Histórico*. Buenos Aires: Sudamericana.

López Pascual, Juliana. 2013. “Algunos debates intelectuales en torno a lo político y lo cultural: el Colegio Libre de Estudios Superiores en Bahía Blanca, Argentina (1940- 1955)”. *Antíteses* 6, (11): 236-260. <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/11357/12809>

López Pascual, Juliana. 2014a. “Representaciones y tensiones en la institucionalización de las actividades culturales en Bahía Blanca (1940-1969)”. Tesis doctoral, Universidad Nacional del Sur.

López Pascual, Juliana. 2014b. “‘El desafío de la Patagonia’. Domingo Pron-sato y la proyección de Bahía Blanca sobre el territorio austral. (Bahía Blanca, 1940 – 1970)”. En *Calidoscopio del pasado. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, coord. Beatriz Margarita Conte de Fornés, Anabella Abarzúa Cutroni, Amelia Abasto, Georgina Abbate y Anabela Abbona,

- 1-21. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. <http://jornadas.interescuelashistoria.org/public/ficha/resumenes/ficha.php?idresumen=219>
- Moresco, Enrique. 1953. *Pequeña Historia Neuquina y del Ferrocarril Transandino del Sur*. Buenos Aires: Cámara Chileno Argentina de Comercio.
- Navarro Floria Pedro, y Fernando Williams. 2003. “La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862-1904”. *Quinto Sol* (7): 61-91. <http://ojs.fchst.unlpam.edu.ar/ojs/index.php/quintosol/article/viewFile/684/612>
- Navarro Floria, Pedro. 2009. “La mirada del reformismo liberal sobre los Territorios del Sur argentino, 1898-1916”. *Quinto Sol* (13): 73-103. <http://ojs.fchst.unlpam.edu.ar/ojs/index.php/quintosol/article/viewFile/3/3>
- Navarro Floria, Pedro, y Fernando Williams. 2010. “La construcción y problematización de la regionalidad de la patagonia en las geografías regionales argentinas de la primera mitad del siglo XX.” *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 14 (322). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-322.htm>
- Neiburg, Federico. 1998. *Los intelectuales y la invención del peronismo*. Buenos Aires: Alianza.
- Orbe, Patricia. 2006. “La creación de la Universidad Nacional del Sur: un viejo sueño bahense”. En *Universidad Nacional del Sur 1956-2006*, dir. Mabel Cernadas de Bulnes, 77-178. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Ortiz, Ricardo. 1941. *El puerto de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Colegio Libre de Estudios Superiores.
- Ortiz, Ricardo. 1943. *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.

Ortiz, Ricardo. 1945. *Problemas económicos de la Patagonia. Su sistema portuario*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores.

Ortiz, Ricardo. 1946. *El ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires: Problemas.

Ortiz, Ricardo. 1953. *El pensamiento económico de Echeverría: trayectoria y actualidad*, Buenos Aires: Raigal.

Ortiz, Ricardo. 1955. *Historia económica de la Argentina (1850-1930)*, Buenos Aires: Raigal.

Ortiz, Ricardo. 1957. *Las relaciones culturales, base del intercambio*. Buenos Aires: Argent-URSS.

Ortiz, Ricardo. 1958. Reflexiones sobre la economía de la zona de Bahía Blanca en relación con su puerto. Bahía Blanca: Dirección de Extensión Cultural de la UNS. [Conferencia dictada en 1956]

Panorama. 1950. Bahía Blanca 2 (17), octubre 28.

Penhos, Marta. 2005. *Ver, conocer, dominar. Imágenes de Sudamérica a fines del siglo XVIII*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Pronsato, Domingo. 1948. *Patagonia, proa del mundo*. Buenos Aires: El Ateneo.

Pronsato, Domingo. 1952. “Las ventajas económicas que reportaría a Bahía Blanca y su zona el ferrocarril trasandino”. *Comercio Sureño. Órgano de la Federación Regional del Comercio y la Industria del Sud*. 1, 2: 48-54.

Pronsato, Domingo. 1954. *Luces de mi tierra*. Bahía Blanca: Asociación Artistas del Sur.

- Pronsato, Domingo. 1966. "Carta a Mario Enrique Bialet Argerich". Noviembre 11. [Archivo familia Pronato]
- Pronsato, Domingo. 1969. *El desafío de la Patagonia*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Pronsato, Domingo. 1971. *Patagonia, año 2000*. Bahía Blanca: Corporación del Comercio y de la Industria.
- Rapoport, Mario. 2000. Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000). Buenos Aires: Macchi.
- Reissig, Luis. 1945. "Prólogo". En *Problemas económicos de la Patagonia. Su sistema portuario*, Ricardo Ortiz. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores.
- Ribas, Diana. 2008. "Del fuerte a la ciudad moderna: imagen y auto-imagen de Bahía Blanca", Tesis doctoral, Universidad Nacional del Sur.
- Ribas, Diana. 2010. California del Sud o el impacto del proceso de modernización en Bahía Blanca a fines del siglo XIX. En *Actas de las IV Jornadas de Historia de la Patagonia*, n.d. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa. [edición en CD-ROM].
- Silva Hernán, Rosario Güenaga, Ana María Cignetti, y Mabel Cernadas. 1972. *Una nueva provincia y diversos proyectos para su capitalización*. Bahía Blanca: Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur.
- Vallemar S.A. 1961. *Estatuto social*. [Archivo familia Pronato]
- VV. AA. 1958. *Congreso Trasandiniano*. Bahía Blanca: Comisión Pro-Ferrocarril Trasandino del Sur.