

# V Jornadas de Investigación en Humanidades

Departamento de Humanidades  
Universidad Nacional del Sur  
Bahía Blanca, 18 al 20 de noviembre de 2013

[www.jornadasinvhum.uns.edu.ar](http://www.jornadasinvhum.uns.edu.ar)



Volúmenes Temáticos de las  
V Jornadas de Investigación en Humanidades

Coordinación general de la colección  
GABRIELA ANDREA MARRÓN

**Volumen 11**

**Los usos de las categorías  
conceptuales como claves  
interpretativas del pasado.  
Historia y Ciencias Sociales**

SILVIA T. ÁLVAREZ  
FABIANA TOLCACHIER  
MIRIAN CINQUEGRANI  
(editoras)

## Origen y proyecciones de Bahía Blanca desde la perspectiva de su Modelo de Desarrollo Económico Local

Juan Manuel BOGADO  
Universidad Nacional del Centro<sup>1</sup>  
bogadojuanmanuel@gmail.com



Una comunidad local, ya sea una ciudad o una región, debe su existencia a la reproducción de un sistema productivo por parte de sus miembros durante un período de tiempo determinado, es decir un *modelo de desarrollo económico local* (en adelante MDL). En base a las características del territorio, se organizan para producir en torno a una actividad económica específica, la cual crea relaciones de poder de acuerdo al rol que se ocupe dentro de ella, y se expresan a través de la construcción de infraestructura e inversiones, las cuales representan al proyecto dominante (Bustos Cara, 1998). Podemos afirmar, entonces, que la historia de un territorio es, a su vez, la historia del modelo de desarrollo establecido en él (Sandoval Escudero, 2014).

En el presente trabajo se utilizará la categoría de MDEL para el estudio de la historia de Bahía Blanca, comprendida entre fines del siglo XX y primer tercio del siglo XX, período durante el cual se implementó el primer modelo de desarrollo. El propósito de recurrir a dicha categoría es demostrar su utilidad como herramienta de análisis de las relaciones de poder que subyacen en un territorio.

### Definición de modelo de desarrollo económico local (MDL)

Un MDL refiere al perfil de desarrollo o sistema productivo imperante en un territorio, representado en la actividad económica dominante. Dicha actividad es el *motor de desarrollo* de la comunidad, es decir la que genera crecimiento económico y forma parte de un

---

<sup>1</sup> Graduado en Relaciones Internacionales.

*sistema productivo local*, el cual “es más que una red industrial [...] es también una red de actores sociales caracterizada por un sistema de relaciones económicas, sociales, políticas y legales” (Best, 1990 citado por Vázquez Barquero, 2000: 11).

Cada territorio posee características propias que permiten la realización de determinadas actividades económicas -ya sea por cuestiones naturales, por disponibilidad de recursos productivos o transporte-, las cuales benefician o perjudican el desarrollo de las diferentes actividades económicas.

Por otra parte, en un territorio conviven diversas actividades económicas, aunque son algunas (y a veces sólo una) las que se constituyen como MDEL. Esta es la que se establece como el motor de la economía del territorio, creando relaciones de poder entre los actores que integran la sociedad y se expresan dando connotaciones al lugar a través de las inversiones en infraestructura, la cual es funcional a la/s actividad/es económica/s predominante/s o, en palabras de Bustos Cara (1998), son la armadura física que representa el símbolo visible del proyecto dominante.

### **Instauración del modelo de desarrollo económico local en Bahía Blanca**

En 1827, el coronel Manuel Dorrego, a pocos días de asumir la gobernación de la provincia de Buenos Aires, firmó un decreto en el cual se proponía extender la línea fronteriza con el indio hacia el sur del Río Salado, promovándose el puerto de la Bahía Blanca:

Una consideración muy principal a favor de esta frontera, consiste en la adquisición de un puerto sobre el mar que en el transcurso de algún tiempo será un establecimiento importante...En este espacio desembocan al mar varios ríos que el aumento de la población, el acrecentamiento de capitales y el tiempo convertirán en puertos que faciliten el comercio y el movimiento de la industria (Weinberg, 1978: 101-102).

Queda claro así que el objetivo primordial fue fundar un puerto antes que un poblado, siendo las razones estratégicas fundamentales (Puliafito, 2010). Desde la fundación de Bahía Blanca en 1828, la cercanía con los pueblos originarios dificultaría su crecimiento debido a los constantes malones a los que se veían sometidos los pobladores, impidiendo el desarrollo de la producción regional. La paz para la incipiente población bahiense llegaría recién con la llamada “Campana

del Desierto”<sup>2</sup> encabezada por el general Roca en 1878, la cual tenía como fin la expansión de la frontera para incorporar nuevas tierras productivas. Este hecho dio lugar al despegue y desarrollo de la producción agrícola y ganadera, aunque condicionada por la amenaza aborigen. Se destacaron entre ellos el trigo y la cebada, como incipientes cultivos en pequeñas cantidades, y la cría de ganado ovino (Weinberg, 1978).

La incorporación de Bahía Blanca a la economía nacional se dio a través del ferrocarril en 1884, que permitió la exportación de productos primarios de la región, en primera instancia de origen ganadero extensivo y luego agrícola. Gracias a la llegada del ferrocarril, que posibilitó unir territorios con la gran demanda de mano de obra para trabajar las extensas tierras, se dio el masivo ingreso a la región de inmigrantes procedentes de Europa (Gorenstein y Burachik, 1999; Plan Estratégico Bahía Blanca, 2000; Weinberg, 1978). Al respecto, un dato a destacar es el crecimiento poblacional que registró Bahía Blanca en el período 1886-1926, que pasó de tener 4.320 habitantes a 100.000 (Molina, 2007).

El desarrollo de la economía local se dio como resultado de varios factores: entre los internos, la expansión de la frontera hacia el sur de la Provincia de Buenos Aires; la llegada del ferrocarril a la ciudad; el arribo de un gran número de inmigrantes a la región como mano de obra rural; y la dotación de tierras aptas para la cría de ganado y la siembra. En cuanto a los externos, se debió a la incorporación de la región del Sudoeste bonaerense a la economía internacional como proveedora de materias primas (ganado primero y granos y cereales después), producto de la gran demanda europea. Todos estos factores permitieron a Bahía Blanca y la región, a partir de 1890, integrarse al modelo de desarrollo económico nacional (modelo agrícola exportador), a través de su puerto, como productor de materias primas para la exportación.

Ya en el siglo XX, hasta la década del 30, el perfil agroexportador de la región no se alteró, pese al auge de las corrientes vinculadas a la industrialización, lo cual permitió al territorio en cuestión continuar ocupando un rol fundamental como exportador de cereales y carnes para el consumo de los países beligerantes, constituyendo un período de gran crecimiento y desarrollo económico.

---

<sup>2</sup> Con dicho nombre se conoce a la conquista de las tierras habitadas por los pueblos originarios por parte del Gobierno Nacional argentino. Este avance representa la continuación de las campañas realizadas desde principios del siglo diecinueve, que tuvieron [el mismo] entre otros objetivos, arrebatar las tierras que poseían los pueblos americanos para consolidar el territorio nacional y contar con mayores hectáreas productivas.

El amplio progreso rural es el que convertiría al puerto y al ferrocarril en resortes esenciales del desarrollo local, a través del movimiento comercial, industrial y financiero. A su vez, el impulso del comercio regional y la industria fue incentivado por la posibilidad de exportación y posesión de un mercado interno propio, favorecido con el arribo de inmigrantes.

Como subraya Schwarzman (1998), “la producción de carne y cereales para el mercado mundial fue el núcleo central de la economía argentina, a través del cual se desarrolló desde el sistema de transporte y servicios hasta la propia organización política del Estado nacional” (Gorenstein, 2000: 57). De esta forma, puede sostenerse que el modelo de desarrollo económico nacional fue el que determinó el sistema de transporte y servicios y la organización del Estado de acuerdo a sus objetivos. No es de extrañar entonces que, en el caso de la ciudad de Bahía Blanca y su región colindante, el MDEL imperante -el cual era coincidente con el nacional- desempeñara el mismo rol.

Como vemos, las inversiones sobre Bahía Blanca -y sus puertos- tienen un correlato directo con la planificación de expansión de las empresas. No hay improvisación en las tareas, tampoco demoras; todo se basa en un plan maestro. El tendido de las nuevas líneas, las construcciones del ‘Victoria’<sup>3</sup>, los depósitos vitivinícolas, las usinas, las obras portuarias y muchas otras construcciones son fundamentales engranajes para el logro de dicho objetivo. La estética de estas obras, alejadas de todo academicismo histórico, son la clara expresión del desarrollo efectuado en la región (Zingoni, 1996: 113).

Podemos observar la complementariedad existente entre el grupo económico-político dominante, el sector rural, y el sector dominante a nivel internacional, el capital inglés, que representaba su poder a través de las firmas ferroviarias y la banca. La supremacía del sector rural se puede apreciar observando cómo estaban compuestos los dos partidos políticos de aquella época. En los registros de 1891 se destaca que el Partido Conservador, estaba integrado por los sectores más tradicionales de la ciudad, es decir al grupo comercial y agropecuario (consignatarios y comisionistas, hacendados, comerciantes de ramos generales y rematadores); y la Unión Cívica Radical, que si bien en sus inicios contó con una preeminencia de propietarios rurales, luego fue sumando

---

<sup>3</sup> El Mercado de Lanás, Frutos y Cueros “Victoria” es una de las instalaciones más importantes realizadas por los ferrocarriles en Bahía Blanca, establecida en 1897. Es probable que el origen de su nombre se debiera a la Reina. Su función consistió en concentrar productos procedentes de diferentes zonas para su transacción y posterior exportación (Zingoni, 1996).

jóvenes (entre 20 y 25 años), sectores de clase media (abogados, médicos, comerciantes y empleados de jerarquía) y algunos obreros y artesanos (Weinberg, 1978). En este sentido, se observa la participación de los sectores vinculados a la actividad agropecuaria en ambos partidos, muestra clara de la preponderancia e influencia del sector en la región.

Esta primacía del sector rural se daba también a nivel nacional, siendo los terratenientes, productores y exportadores de materias primas quienes exigieron al Estado Nacional políticas de desarrollo vinculadas a la construcción de infraestructuras funcionales a sus intereses: ferrocarriles para transportar las materias primas y puertos para su salida al mercado internacional. Bahía Blanca es un claro ejemplo de esta política, ya que fue concebida como el punto de salida de la producción de una vasta región hacia los mercados internacionales, fuertemente demandantes de las materias primas regionales.

Es así que en 1880 comenzó el despegue del puerto de Bahía Blanca, cuando el Estado lo autorizó a realizar actividades comerciales, inaugurando luego la línea ferroviaria en 1884 y habilitando un muelle totalmente hecho de hierro para operar con trenes, un año más tarde. Así, se completaron las tres herramientas esenciales de la estrategia de desarrollo del Estado. La consecuencia directa de esto fue que para 1889, del puerto bahiense saliera aproximadamente el 4% de las exportaciones del país. Este despegue originó la construcción de nuevos muelles -la ampliación de los ya existentes-, y elevadores. A su vez, el conflicto limítrofe con Chile llevó a que en 1895 el Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Ley 3344, dispusiera de la creación de una línea ferroviaria estratégica que permitiera transportar tropas y pertrechos militares desde Bahía Blanca a Neuquén en caso de guerra. Para comienzos del siglo XX, el estuario bahiense contaba con siete puertos<sup>4</sup> ([www.puertobahiablanca.com](http://www.puertobahiablanca.com)).

Si bien la llegada del ferrocarril a Bahía Blanca tuvo como objetivo inicial transportar la producción de la región hacia el puerto local para su exportación al mercado internacional, complementariamente, con el auge de la actividad regional, permitió también el traslado de personas, principalmente inmigrantes que llegaron al sudoeste bonaerense a trabajar las tierras, lo cual contribuyó a dinamizar la estructura económica local aportando mano de obra y creando un mercado interno. La conjunción de estos factores dio lugar en los

---

<sup>4</sup> El Puerto de la Esperanza (Ingeniero White), El Puerto Nacional, Puerto Cuatros (muelle de Cerri), Puerto Galván, El Puerto Militar, Puerto Belgrano y El Puerto de Arroyo Pareja (Rosales). Todo esto consolidó al puerto bahiense como uno de los principales del país.

albores del siglo veinte, al despegue regional y a la modernización de la estructura exportadora a través de la construcción de nuevos muelles y elevadores de granos en las estaciones marítimas. Esta tarea fue delegada por el Estado Nacional a las empresas ferroviarias, hecho que acentuó aún más el perfil exportador del Puerto (Weinberg, 1978).

La mayoría de las empresas ferroviarias que operaban en el país eran extranjeras, y en el caso de Bahía Blanca las cuatro lo eran: el Ferrocarril Gran Sud, el Bahía Blanca al Noroeste, el Buenos Aires al Pacífico y el Rosario Puerto Belgrano, siendo las tres primeras de origen británico y la última francesa. Como se dijo anteriormente, estas empresas se dedicaron al traslado de pasajeros y de cargas, pero no se limitaron solo a ello, sino que contribuyeron de forma notable al desarrollo de la región y la mejora de la calidad de vida, ya que se encargaron de la provisión de electricidad, gas, agua, desagües, infraestructura de caminos, transporte urbano y terminales portuarias. Estas acciones las realizaron en pos de mejorar su actividad, pero indudablemente significaron un aporte fundamental, aunque controvertida, al despegue regional (Zingoni, 1996, Miravalles, 2013). La inversión extranjera (principalmente ingleses y franceses) comenzó su desaceleración en el período 1914-1930 como consecuencia de la entrada a la Guerra de los países Aliados y la posterior crisis de los años '30. Sin embargo, lo que no sufrió desaceleración fue la expansión de la traza férrea, debido a la gran demanda de materias primas por parte de los países europeos devastados por la Guerra (PEBB, 2000).

La acumulación de poder por parte de las firmas ferroviarias determinó, según Vasallo Rojas y Matus Gutiérrez (1947), el desarrollo de industrias, la creación de zonas de privilegio, el fomento de regiones, el estímulo de cultivos especiales y la destrucción de ciudades florecientes (Zingoni, 1996)<sup>5</sup>. En el caso de Bahía Blanca, permitieron el despegue y consolidación de una ciudad, con un perfil netamente productor y exportador de materias primas.

## Conclusiones

En base a lo expuesto, se puede afirmar entonces que la historia de un territorio es, a su vez, la historia del MDEL impuesto en dicho territorio. El despegue de Bahía Blanca como ciudad se dio luego de la instauración del MDEL, a partir de 1884 con la llegada del ferrocarril, lo

---

<sup>5</sup> Zingoni (1996) cita un fragmento de la obra de Vasallo Rojas y Matus Gutiérrez (1947) *Historia de los ferrocarriles argentinos*.

cual permitió unir la producción de la región con los mercados internacionales.

¿Cómo detectamos la instauración del MDEL a partir de dicho momento? Observando cual fue la actividad económica principal, las características del territorio que permitieron el desarrollo de esa actividad, los actores principales vinculados y su expresión en la infraestructura.

Claramente, la actividad económica principal fue la agrícola extensiva para la exportación; la cual se vio beneficiada por la disponibilidad de tierras fértiles y las características naturales del estuario del puerto de Bahía Blanca que facilitaron su exportación; el actor clave fue el ferrocarril junto al campo y el puerto, aunque fue el primero quien permitió la articulación entre estos últimos, erigiendo la infraestructura necesaria para el traslado, acopio, comercialización y exportación de las materias primas de la región.

Esta construcción de infraestructura fue la expresión del MDEL y es a lo que Zingoni (1996) dio a llamar como la “primera construcción simbólica activa” en Bahía Blanca, la cual se establece en el período que va de 1904 a 1914, basada en la producción arquitectónica ferropuertuaria, otorgando estas características a la ciudad. Prácticamente la totalidad de las inversiones del período señalado se dirigieron hacia esos sectores (ferroviario y portuario). El ferrocarril, los puertos, depósitos, industrias de extracción o de transformación primaria de materias primas marcan con claridad y coherencia el modelo impuesto.

Podemos sostener entonces que el MDEL que se estableció por primera vez en Bahía Blanca a principios del siglo XX, estaba conformado por el sector agrícola-ganadero (campo), el puerto y el ferrocarril, principal articulador e impulsor de los dos anteriores, con un claro objetivo: exportar la producción regional a los mercados internacionales. La historia de estos tres sectores representa la historia del despegue, o segunda fundación, de Bahía Blanca.

## Referencias Bibliográficas

- Bernal Meza, R. (2005) *América Latina en el Mundo, El pensamiento latinoamericano y la teoría de relaciones internacionales*, Nuevo Hacer, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires.
- Bustos Cara, R. (1998) “Espacio - tiempo y territorio”, en: Cernadas de Bulnes, M. y Bustos Cara, R. (comps.) *Estudios regionales interdisciplinarios*, Editorial de la Universidad Nacional del Sur (EdiUNS), Bahía Blanca.

- Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), en: [www.puertobahiaablanca.com](http://www.puertobahiaablanca.com).
- Gorenstein, S. (2000) “Rasgos territoriales en los cambios del sistema agroalimentario pampeano (Argentina)”, en: *Revista EURE*, vol. XXVI, n° 78, pp. 51-75, septiembre, Santiago de Chile.
- Gorenstein, S. y Burachik, G. (1999) “Empelo, pequeñas empresas locales y estrategias de desarrollo endógeno. Experiencias en Argentina”, en: *Revista de estudios regionales*, n° 53, pp. 131-157.
- Miravalles, A. (2013) *Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*, Ferrowhite, Bahía Blanca.
- Molina, H. (2007) *Intendentes de Bahía Blanca: Comisionaturas, 1886-2003*, Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca.
- Municipalidad de Bahía Blanca (2000) *Plan Estratégico de Bahía Blanca*.
- Puliafito, C. (2010) *La Bahía épica: historia de la bahía Blanca desde los orígenes hasta el fin del período rosista*, La Nueva Provincia, Bahía Blanca.
- Sandoval Escudero, C. (2014) *Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina*, CEPAL, LC/L.3799, Santiago de Chile.
- Vázquez Barquero, A. (2000) *Desarrollo económico local y descentralización: aproximación a un marco conceptual*, CEPAL, LC/R.1964, Santiago de Chile.
- Weinberg, F. (1978) *Manual de Historia de Bahía Blanca*, Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- Zingoni, J.M. (1996) *Arquitectura industrial: ferrocarriles y puertos. Bahía Blanca, 1880-1930*, EdiUNS, Editorial de la Universidad Nacional del Sur, Serie extensión, Bahía Blanca.