



DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES - UNIVERSIDAD NACIONAL  
DEL SUR.

TESINA DE LICENCIATURA EN HISTORIA: “TENSION ENTRE LUGAR-  
ESPACIOS DEL CAPITAL. EL CASO DE INGENIERO WHITE ANTE EL  
DESARROLLO INDUSTRIAL Y EL QUIEBRE DE LA RELACION  
COMUNIDAD-NATURALEZA (1968-1971)”.

ALUMNA: MARÍA LAURA LANGHOFF.

BAHÍA BLANCA.

2013

ARGENTINA.

**Prefacio.**

Esta Tesina se presenta como trabajo final para obtener el título en Licenciatura en Historia de la Universidad Nacional del Sur. Contiene el resultado de la investigación desarrollada por María Laura Langhoff, en la orientación Historia Americana, bajo la dirección de la Profesora Licenciada Elena Torre.

**Índice.**

1.- Introducción.	4
1.1.- Presentación del tema-problema	4
1.2.- Estado de la cuestión	8
2.- Marco teórico.	12
3.- Metodología.	19
4.- Ingeniero White, construcción del lugar y la relación comunidad-naturaleza.	20
4.1.- Los Balnearios. La “Playita de Galván” y la Usina.	25
4.2.- El puerto.	32
5.- La naturaleza en el modelo de acumulación desarrollista.	37
5.1.- Posición estratégica de Bahía Blanca.	41
5.2.- Capital privado y fragmentación del lugar.	44
6.- Conclusión.	51
7.- Bibliografía.	55
8.- Bibliografía General	58
9.- Fuentes Trabajadas	60
8.- Anexo.	61

## **1.- Introducción.**

### **1.1. Presentación del tema-problema.**

Históricamente y por su propia naturaleza intrínseca, la ciudad es un ámbito nodal para el desarrollo y la dinamización del capital. Las formas por las cuales opera el capital en el ámbito urbano genera circuitos territoriales de mayor o menor gravitación socio – económica, donde se establecen diversas relaciones de poder por medio de las cuales los actores implicados buscan el acceso, apropiación y control de determinados recursos existentes en el área.

En el caso de la ciudad de Bahía Blanca, su espacio costero comprendido por la localidad de Ingeniero White y dos puertos activos (el homónimo y Puerto Galván), constituye desde sus orígenes el principal circuito territorial de valorización del capital. A la vez, el mismo ha sido por décadas un área de contacto entre la comunidad y el entorno natural marítimo, dado el acceso a espacios públicos que permitían la socialización con el medio ambiente natural y con la actividad pesquera artesanal.

Este sector urbano se ha ido conformando influido por los distintos modelos de acumulación que se dieron en el país. La propia lógica de cada modelo, supone la transformación del espacio, situación que progresivamente fue colisionando con los intereses de la comunidad residente por el uso del entorno natural marítimo.

Entendemos como modo de acumulación en el encuadre del sistema capitalista, a la articulación entre un determinado proceso de desarrollo económico y un marco institucional en el que intervienen aspectos legales, culturales y normativos (Galafassi; 2011). El empleo de esta noción como herramienta analítica, permite diferenciar períodos históricos o recortes espaciales en donde la acumulación adquiere características específicas.

En el caso de Ingeniero White, es entre los años 1968 y 1971 y bajo el patrón de acumulación desarrollista, la época en que se evidencia una mayor presión industrialista limitante de la relación comunidad –naturaleza. Precisamente, el abordaje de dicho proceso en el marco temporal antes señalado, constituye el tema de estudio de este estudio. En tal sentido, el objetivo general que direcciona este trabajo apunta a examinar desde la perspectiva histórica, la relación sociedad-naturaleza en el área de Ingeniero White-Bahía Blanca, con el propósito de analizar el impacto que causaron las diferentes políticas implementadas para el desarrollo industrial y modernización de la infraestructura portuaria. A los efectos de

proporcionar una comprensión integral del problema a abordar, creemos necesario elaborar una breve reseña procesual de los componentes que devienen en el mismo.

A fines del siglo XIX, la localidad de Ingeniero White, se convirtió en puerto moderno de ultramar que competiría a su vez con los de Buenos Aires y Rosario. Ello se dio en el marco del modo de acumulación agro exportador en el que se inscribía el país, con el respaldo en este caso de capitales británicos para la creación de la infraestructura necesaria de puertos y ferrocarriles. De este modo, se transformó en uno de los puertos de salida más importante para la producción agrícola ganadera de la región pampeana y del norte patagónico. Paralelamente, junto al puerto se conformó la localidad de Ingeniero White, cuya identidad se cimentó sobre la actividad ferro-portuaria y, en menor medida, en la pesca artesanal. Su población tuvo una estrecha relación con el entorno marítimo tanto natural como económico y social, en el transcurso de esta etapa.

A partir de la década de 1930 y con la activa intervención del Estado, este modelo portuario comenzó a modificarse con el advenimiento de la crisis de 1929 y luego con la Segunda Guerra Mundial. En ese contexto, se amplió el área portuaria construyéndose el Puerto Nacional- entre Ingeniero White y Puerto Galván- adquiriendo así mayor agilidad. Entre esta década y las siguientes se consolidó el accionar estatal sobre el tema puertos a nivel nacional con legislación, infraestructura y el establecimiento de entes encargados de su control, tales como la Administración General de Puertos en 1956. El impulso otorgado a la actividad portuaria operó en paralelo con la Junta Nacional de Granos, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Sumándose, además, la acción del ferrocarril con sus diversos ramales, dejando registros en el recuerdo de la comunidad local como una época próspera en el campo laboral

Entre finales de la década de 1950 y durante el decenio de 1960<sup>1</sup> se estableció un nuevo modelo de acumulación (Torrado, 1992), caracterizado en lo ideológico por el desarrollismo, propuesta hegemónica clave para entender el proceso que atravesó el sector costero y portuario. En este aspecto conviene detenerse para exponer su idea central y cómo se articula con Bahía Blanca y su sector costero. En términos teóricos, la tesis desarrollista reconoce que el proceso de internacionalización de la economía provocó la dicotomía centro-periferia, en la cual los países centrales se destacaban por la elevada industrialización y modernización, en

---

1 Para autores como Cavarozzi (2004), el período desarrollista se inicia en el país con las políticas implementadas por el presidente Arturo Frondizi (UCRI) a partir de 1958, aunque no hay que desconocer la influencia que comenzaba a ejercer la CEPAL. En el caso de Galafassi (2011), considera a 1960 como la década de acumulación desarrollista.

tanto que la periferia quedaba relegada al papel de exportadora de materias primas, y una leve industrialización. Estos países periféricos en los que se incluyen los sudamericanos, y la Argentina puntualmente, presentaban condiciones estructurales que retrasaban el desarrollo, y ciertas dualidades (como distribución de la población y de ingresos desiguales; predominio de la actividad agro ganadera por sobre la industrial, ciudades modernas con cinturones de pobreza producto en parte de migraciones internas, etc.), las cuales debían ser corregidas por medio de la política desarrollista. En este sentido, el modelo propone como herramienta la noción de polos de desarrollo. Siguiendo a la definición de François Perroux, (Perroux, 1963), estos son definidos como espacios construidos socialmente en torno a la apropiación de determinados recursos naturales claves para la producción. La viabilización y potenciación de un recorte territorial basado en el concepto de polo, supone la existencia previa de un centro poblado que brinde los servicios para la instalación industrial (comunicaciones, fuentes de energía, servicios financieros, etc.).

En tal propuesta, el Estado

cumple un rol estratégico, coadyuvando al intenso esfuerzo de capitalización y concentración económica que se despliega (...) como al reordenamiento legislativo que eliminó toda restricción al libre desplazamiento de capitales, creando así las condiciones requeridas para el ingreso de las empresas transnacionales (...). Así, aprovechando la existencia de mercados oligopólicos, se beneficiaron las grandes empresas de capital concentrado en las que predominaba el capital extranjero, las que, incorporando tecnología de avanzada, invirtieron principalmente en las industrias química, petroquímica, automotriz y metalúrgica (Torrado, 1992, pág. 59).

Otro aspecto estructurante de este espacio es el avance del capital mixto, y luego transnacional a nivel local, que implica nuevas formas de ocupación de los espacios, como es el caso de Dow Chemical en los años de 1960. Este elemento junto con el modelo de acumulación desarrollista iniciado con Arturo Frondizi y continuado por vía autoritaria, se conjugó con el viejo anhelo de transformar a Bahía Blanca y sus puertos como ciudad cabecera del norte patagónico, idea que se proyectaba ya sobre fines del siglo XIX y en distintos momentos en las décadas siguientes.

Al tiempo que operaban dichas transformaciones el área portuaria local, también se caracterizaba por el dinamismo que presentaba la población que vivía y trabajaba en Ingeniero White, en actividades vinculadas con el ferrocarril, el puerto o en la pesca artesanal,

y que se encontraba en estrecha relación con el entorno natural marítimo. Un claro indicio de ello es la existencia de una serie de balnearios, que propiciaban el encuentro de las personas con el mar. Dentro de éstos, Galván y la “playita de la Usina” son los más recordados, así como la costa agreste entre los puertos de Ingeniero White y Galván, la cual tenía condiciones naturales que facilitaban el contacto social con la naturaleza durante los veranos.

Durante aquellos años el paisaje que se apreciaba desde distintos puntos de Ingeniero White, era otro: aún no había sufrido los cambios territoriales provocados por las industrias, las inundaciones eran frecuentes por la dinámica natural de los ascensos de mareas y sudestadas, y la perspectiva del litoral marítimo estaba incorporada en el repertorio de imágenes de la comunidad. En el mismo espacio tanto el puerto, el ferrocarril y el entorno natural no se encontraban disociados, sino por el contrario, se complementaban.

No obstante, el nuevo proceso industrializador y de remodelación portuaria que se inició en 1960 y se profundizó en la década siguiente, impactó en la vida de la comunidad y en su entorno natural. Específicamente el lapso temporal que trabajamos entre 1968 y 1971, pone en evidencia la planificación y ejecución de obras de envergadura en dicho espacio, transformándose en años “bisagra” para el destino de la relación comunidad-naturaleza. Con el transcurso del tiempo, el contacto con el mar fue cada vez más escaso, perdiéndose espacios de encuentro, y siendo la pesca artesanal cada vez más afectada. En aquel momento la temática medio ambiental no formaba parte de las agendas políticas de los estados ni era un factor contemplado dentro de la planificación política y económica de muchos países. Esta cuestión recién comenzaba a ser problematizada por algunos intelectuales y organismos internacionales. En tal sentido, la Conferencia de Estocolmo en 1972<sup>2</sup> marcó un hito.

En este contexto, la propuesta desarrollista dominante entonces en la Argentina, consideraba a los recursos naturales como infinitos. Sin embargo, se comenzaban a esbozar en las planificaciones gubernamentales consideraciones sobre la necesidad de conservación ambiental de suelos, biomasa marina, y sobre la necesidad de nuevas fuentes de energía alternativa, pero aún no se contaba con herramientas para poner en práctica esto. Por lo tanto las grandes obras se iniciaban sin estudios de impacto ambiental. Es lo que sucede en el caso de Bahía Blanca y su frente costero.

---

2 La primer Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo, se celebró en Estocolmo, en 1972. Allí se presentan dos posturas, por un lado los países industrializados que comienzan a plantear el conservacionismo, y por otro, los países latinoamericanos que ven esto como un freno al progreso. Cada país era libre de disponer de sus recursos naturales, esta postura fue defendida tanto por sectores liberales como de izquierda. Aquí se empieza a plantear el problema de la contaminación y cómo reducir los impactos ambientales.

La representación de la naturaleza era diferente tanto para la comunidad, en este caso a nivel local, como para el Estado y los capitales privados. No obstante, tenían una matriz común: la naturaleza como un objeto separado del ser humano, encontrándose a su disposición.

En este sentido, el núcleo de ideas al que hemos arribado, nos permite formular las siguientes hipótesis que guiarán nuestra investigación:

-La política desarrollista por vía autoritaria –junto a intereses privados- significó la concreción de obras en el sector costero portuario, que implicó la ruptura de la relación comunidad-naturaleza.

-La naturaleza representa para el estado y el capital privado un fin utilitario, en tanto que para la comunidad está asociada a la cotidianeidad y la identidad.

-A partir de la década del '70, el avance de las actividades portuarias e industriales en la franja costera de Bahía Blanca han dificultado la apropiación y uso de ese espacio para fines recreativos y de esparcimiento, debilitándose de este modo la noción de ciudad costera en el imaginario colectivo.

Con el propósito de alcanzar el encuadre de investigación antes señalado, hemos planteado como objetivos específicos del análisis, comprender las interrelaciones entre la comunidad y el entorno natural, considerando el efecto que tuvo en ellas el avance del capital foráneo, dando cuenta de las jerarquías de poder entorno a la naturaleza. Así también, a los efectos de visualizar la tensión entre “lugar” y “espacio de capital”, intentaremos identificar la noción de naturaleza desde la perspectiva de los actores que intervienen en el proceso: la población, el capital y el estado. A la vez, procuraremos determinar las formas en que la representación de la naturaleza en las políticas desarrollistas influyó en la elección de Bahía Blanca como polo de desarrollo.

## **1.2. Estado de la cuestión.**

El área costera y el sector portuario han sido abordados con profundidad desde las áreas de geografía y turismo en el ámbito de la Universidad Nacional del Sur, a través de trabajos como el de Ramborger (2009) que ha abordado las transformaciones de la zona costera, desde la desembocadura de arroyo Napostá hasta el balneario Maldonado. Estos escritos han realizado una cronología histórica que abarca desde las primeras expediciones marinas que se adentraron en el Atlántico sur, la época colonial, el período de fundación de Bahía Blanca, la llegada en sucesivas etapas de capitales ingleses y su posterior retiro a mediados del siglo XX,

hasta las modificaciones acaecidas entre las décadas de 1970 y 1990, con la paulatina ampliación del sector industrial. En este sentido, la investigación de Ramborger, es uno de los trabajos más exhaustivos, ya que aborda conceptos como medio ambiente, espacio y acción humana. No obstante, la cuestión política, económica y los procesos históricos no son tomados en cuenta en la explicación. Su análisis se centra en el espacio geográfico y las condiciones naturales y sus modificaciones por acción humana. Toma el concepto de historia ambiental en el sentido de los cambios que ha sufrido la relación sociedad-naturaleza a través de los años. Para el análisis recurre a una amplia variedad de fuentes (uso de mapas históricos del sector, prensa e informantes claves), que sirven para mostrar las transformaciones y posterior degradación que sufrió el espacio.

Desde los estudios locales, otro aporte significativo lo realiza Bustamante (2006), quién también se centra en la expansión industrial en el área costera y su influencia en Ingeniero White. Toma como ejes de análisis el ordenamiento territorial y la planificación, conceptualiza el espacio y analiza cómo el Estado interviene sobre él, redefiniendo las relaciones entre ambos. A diferencia de Ramborger, Bustamante contempla la inserción de Bahía Blanca dentro de “redes globales”, y la necesidad de adaptarse a esas estructuras. El aspecto ambiental no es central, aunque menciona las consecuencias del accionar industrial. La investigación se basa en fuentes orales (entrevistas) y escritas.

Dentro de esta casa de estudios existe una interesante producción en investigaciones que tratan la problemática desde distintas miradas disciplinares. Partiendo de un enfoque geográfico-territorial, cabe mencionar los avances de Lorda y colaboradores que trabajan la situación actual del área costera y señalan, que la ubicación favorable de la ciudad ha sido beneficiosa para el desarrollo de un puerto de aguas profundas y la instalación de un complejo industrial, siendo factores que acarrearán la degradación del entorno <sup>3</sup>. Su escrito se sustenta en la selección de cuatro puntos de observación: balneario Maldonado, polo petroquímico, Av. Vélez Sarsfield (centro de Ingeniero White) y puente La Niña. Complementan el estudio el análisis de prensa escrita y entrevistas a informantes claves.

El turismo es otra disciplina que también ha realizado interesantes contribuciones, desde esta especialidad se busca destacar la necesidad de espacios de ocio en la franja costera, y se resalta la importancia que tuvieron los balnearios y diversos proyectos que desde inicios del siglo XX, se llevaron adelante para concretar el tan anhelado “balneario popular”

---

<sup>3</sup> Vide también Plan Estratégico Bahía Blanca, Programa de desarrollo integral de la franja costera, Municipalidad de Bahía Blanca, Bahía Blanca, 2000, pág. 181 y siguientes

(Schroeder, 2007). Además existen trabajos que se focalizan sobre las áreas protegidas adyacentes al sector portuario industrial, con propuestas para su aprovechamiento turístico sustentable. En relación a los balnearios, Quiroga (2011), realiza un estudio del balneario Maldonado, centrándose en las condiciones actuales en las que se encuentra para el aprovechamiento recreativo utilizando fuentes de agua dulce. Al igual que las autoras anteriormente mencionadas, Quiroga también utiliza el recurso de informantes claves y el rastreo periodístico, abarcando desde el nacimiento del balneario Maldonado, hasta la actualidad.

Igualmente, Ercolani (2005), trata el tema de los espacios recreativos costeros y su declinación por las reformas portuarias, la concreción de la ruta a Monte Hermoso y la consolidación de este último como lugar turístico de la región.

Por otra parte, y desde la economía, podemos rescatar algunos trabajos que hacen hincapié en el desarrollo industrial, en particular durante el gobierno neoliberal de Carlos Menem, la llegada de nuevos capitales y cómo afectaron al entorno, y el análisis del proceso industrial histórico en Bahía Blanca (Gorenstein, 1993; Viego 2004). En el caso de Viego, su escrito “El desarrollo industrial en los territorios periféricos” analiza las características industrial manufactureras en Bahía Blanca, y de qué manera influyen a nivel regional. Para ello realiza un recorrido histórico partiendo desde el siglo XIX y las distintas etapas económicas por las que atravesó la ciudad hasta la década de 1990.

Otro aporte interesante desde la economía es el trabajo de Odisio (2008), “El complejo petroquímico de Bahía Blanca: una historia sinuosa”. Este estudio historiza los orígenes y fundamentos para la creación de Petroquímica Bahía Blanca. El autor trata el tema desde inicios de la década de 1970, y analiza los efectos de las políticas económicas, los cambios de gobierno que se sucedieron hasta la década de 1980, y la forma en que ello influyó en su operatividad.

En el campo de la historia, el puerto también ha sido abordado como un espacio dinámico permeable a los efectos de los distintos procesos nacionales y mundiales que dejaron una impronta. Estos abordajes se plasmaron en trabajos interdisciplinarios con la geografía y utilizando categorías de análisis como espacio, tiempo y contexto en interrelación dinámica. Además, se considera el espacio portuario como una escala de análisis y toma como referencia periodizaciones en las que hay procesos de estructuración, desestructuración y reestructuración (Rodríguez, *et.al.* 2000). Esta perspectiva de análisis puede considerarse como la línea de trabajo que más se acerca a nuestra investigación en lo que respecta a aportes para comprender la estructuración del espacio portuario.

Dentro de estudios históricos regionales y locales, se encuentran los aportes de Cernadas de Bulnes (2000) sobre la idea de progreso. Si bien la historiadora analiza este concepto a fines del siglo XIX, resulta un antecedente pertinente para trabajar el imaginario local sobre desarrollo y las expectativas sobre Bahía Blanca como gran puerto del sur. En este sentido, también vale rescatar la importancia de los estudios relacionados con la cultura y la reconstrucción del mundo del trabajo, la cotidianeidad y la vida de los barrios de la ciudad de Bahía Blanca, a través del Archivo de la Memoria de la Universidad Nacional del Sur, que recupera la memoria de los vecinos y personalidades importantes dentro del quehacer local. Ello contribuye al contexto de nuestra investigación, especialmente en la construcción de los conceptos de lugar y comunidad.

Otro trabajo destacable es “Sociedad y naturaleza en Bahía Blanca. Una visión de los viajeros en el siglo XIX”, del historiador Nicolás Ciarnello (1998). La investigación indaga a partir de testimonios de viajeros, las relaciones que éstos establecieron con la naturaleza de la zona y las impresiones que ésta causó en ellos. Dentro de su marco conceptual, toma al medio ambiente como aquello que no es sociedad, ni naturaleza, o sea que ha sufrido las transformaciones del ser humano. Si bien el trabajo tiene fines didácticos, es un antecedente de relevancia dentro del estudio de la historia ambiental de Bahía Blanca.

Entendemos que en los últimos años la perspectiva ambiental se ha ido constituyendo en un referente al estudiar las problemáticas sociales desde el campo histórico. La contribución desde la universidad en este ámbito, y dentro de las humanidades, se está generando con trabajos que plantean un acercamiento a la problemática medioambiental con la conceptualización del riesgo (Torre, 2006; Becher y Klappenbach, 2011); la representación del puerto en las memorias de Arturo Coleman (Fanduzzi y Campetella, 2009); y el accionar industrial sobre la sociedad abordando la responsabilidad social empresaria (Heredia Chaz, 2011).

También son relevantes para nuestra investigación estudios recientes realizados en América Latina donde se observan situaciones ambientales que involucran directamente a las sociedades locales, al Estado y el capital transnacional. En tal sentido podemos mencionar el caso del Pacífico colombiano y la expansión de plantaciones de palma africana y de camarónicas, desde la década de 1980, las cuales han ido desestructurando la relación comunidad-medio mantenida a través de generaciones (Escobar, 2010).

Otro ejemplo interesante, y que nos permite establecer algunos paralelismos con nuestra investigación, es el tema de la megaminería y su avance sobre los diversos territorios sudamericanos, con igual impacto de devastación ecológica, desarraigo y desplazamiento de

comunidades. Al respecto, diferentes autores provenientes de las ciencias sociales han realizado investigaciones sobre este asunto tomando como perspectiva de análisis a la ecología política (Svampa, 2011; Lamberti, 2011).

Estos estudios nos permiten problematizar la relación entre la naturaleza y la sociedad, la forma en cómo se construyen distintos significados y el reconocimiento de otras formas de interactuar con el entorno, como por ejemplo el caso de los pueblos originarios, (Fernández, 2008; Gudynas 2000; Galafassi 2001).

En síntesis, consideramos que existen avances importantes en la lógica de pensar los procesos históricos desde una mirada deconstructivista, donde cada actor que intervino, tanto el estado, las comunidades, el capital sean interrogados desde otra posición que nos involucra en el devenir histórico como americanos que estamos comenzando a discurrir el velo del colonialismo, presentándonos no como sujetos individuales, sino como comunidades multiculturales donde se albergan formas ancestrales de comprender el mundo, la vida y las relaciones entre las personas y su entorno natural. Las cuales han sido negadas y silenciadas por décadas, incluso durante siglos.

## 2. **Marco teórico.**

La necesidad de abordar la transformación del espacio costero desde la historia, plantea la incorporación de nuevos elementos como el medio ambiente y la comprensión de la relación comunidad-naturaleza a nivel local. Esta tarea demanda realizar una lectura sobre el proyecto desarrollista y el rol de la ciudad y su entorno dentro de ese modelo, desde una perspectiva que incorpora la dimensión ambiental. En este caso, los lineamientos teóricos que seguimos se fundamentan en la historia ambiental y, principalmente, en la ecología política, sin dejar de lado los aportes de la geografía crítica.

La irrupción de la problemática ambiental dentro de las ciencias sociales en las últimas décadas, a puesto de manifiesto la necesidad de analizar desde nuevas perspectivas cuestiones como la política y el papel del Estado, las relaciones de poder tanto en economías de carácter capitalista como socialistas, en el marco de la naturaleza, y sus consecuencias sobre la sociedad, como la desestructuración del lugar y la comunidad; entre los aspectos más importantes. Es así como se comenzaron a conformar nuevos campos dentro de las disciplinas tradicionales, como es el caso de la historia ambiental. Si bien pueden reconocerse como

antecedentes a Annales, y a la figura de Le Roy Ladurie en la década de 1970<sup>4</sup>, es en las últimas décadas cuando comenzaron a crecer las investigaciones<sup>5</sup>.

La historia ambiental puede ser entendida desde la perspectiva de las ciencias naturales como espacio para comprender el desarrollo de las distintas formas de vida, pero desde las ciencias sociales lo novedoso radica en que se incluye a la sociedad y su interacción con la naturaleza. Hay distintas corrientes de estudio, a su vez, dentro del campo que se condicen con posturas ideológicas, desde un posicionamiento de izquierda el historiador Héctor Alimonda afirma que *es “el estudio de las interacciones entre sociedades humanas y el medio natural a lo largo del tiempo, y de las consecuencias que de ellas se derivan para ambos, incluyendo las interacciones naturales mediadas por los humanos, y las interacciones humanas mediadas por la naturaleza”* (Alimonda, 2011: 32). Por otro lado, para el historiador Donald Worster (2008) desde otra mirada, la historia ambiental se refiere al papel de la naturaleza en la vida humana. Al respecto plantea tres grupos sobre los que indaga la disciplina: los aspectos orgánicos e inorgánicos de la naturaleza; el dominio de lo socioeconómico cuando interactúa con el medio ambiente, aquí se tienen presentes las configuraciones de poder; y el nivel intangible en el que se consideran las interacciones entre el grupo humano y la naturaleza (leyes, mitos, ética).

La historia ambiental necesita, además, de la cooperación de otras disciplinas, como la ecología, economía, sociología y geografía. En las décadas de 1970 y 1980, disciplinas como la geografía han planteado nuevos cuestionamientos. En este caso, surge la geografía crítica como reacción frente al neopositivismo que se estaba produciendo en esa área, siendo sus principales referentes David Harvey, dentro del mundo anglosajón, y Milton Santos en América Latina. Sus trabajos incorporan una lectura marxista que se introduce en la

---

4 Quien describe así al campo de la historia ambiental : “une los más viejos y los más nuevos temas en la historiografía contemporánea: la evolución de las epidemias y el clima, dos factores que hacen parte integral del ecosistema humano; las series de desastres naturales agravados por la falta de previsión, o incluso por la absurda ‘voluntad’ de los colonizadores más estúpidos; la destrucción de la naturaleza, ocasionada por el crecimiento de la población y/o por los predadores del sobreconsumo industrial; los males de origen urbano e industrial, que dan lugar a la contaminación del aire o el agua; la congestión humana o los niveles de ruido en las áreas urbanas, en un período de acelerada urbanización”. (Citado en Donald Worster, 2008).

5 Al respecto se desarrollaron trabajos en Norteamérica, realizando una relectura del período de la conquista y ocupación y el impacto que generó sobre poblaciones nativas tanto humanas como animales y vegetales. Las investigaciones relevantes son las de Alfred Crosby, Mike Davis, Elinor Melville y James O’Connor. En tanto en América Latina, el campo se encuentra en expansión, y fortalecido con la creación de la Sociedad Latinoamericana y del Caribe de Historia Ambiental (SOLCHA), con destacado número de investigadores pertenecientes a los países sudamericanos.

interpretación, más allá de la simple descripción de los procesos, centrándose en cómo el capital modifica el espacio y los efectos que conlleva. Existe en ellos una reflexión sobre la globalización, el territorio y lo local incorporando la mirada histórica, junto a la naturaleza.

La adopción de esta perspectiva en la que confluye lo histórico con lo ambiental, nos permite trabajar con categorías de análisis puntuales, como lugar, naturaleza, capital, desarrollo y comunidad. Estos conceptos, junto a la perspectiva de la geografía crítica de Harvey y su aporte sobre los espacios de capital, y las contribuciones de Santos referidas a las verticalidades y horizontalidades que inciden en los lugares, posibilitan comprender las interrelaciones y representaciones que se dan y construyen los distintos actores sociales en el período que abordaremos. Además, permiten realizar un acercamiento a la articulación desde el estado-capital-intereses locales, y la reacción a nivel local, dentro de la comunidad.

El campo de la ecología política, tiene una estrecha relación con la historia ambiental, dado que se dedica al abordaje de las cuestiones políticas de aquella (Alimonda, 2011). Esta línea de trabajo, se comenzó a desarrollar en la década de 1970, siendo en la actualidad un nuevo espacio de análisis de la relación sociedad-naturaleza, dentro de las ciencias sociales. Es una de las perspectivas más ricas ya que permite generar un ámbito donde confluyan la reflexión y el análisis, a la vez que se transforma en un campo amplio en el que dialogan los distintos saberes de las ciencias sociales y humanísticas. En cierto sentido la ecología política busca un conocimiento y comprensión de los procesos históricos, económicos y sociales, de carácter holístico.

En los últimos años en el contexto iberoamericano se han desarrollado diferentes lecturas y análisis dentro de este campo. De esta manera podemos mencionar al economista catalán Martínez Alier y su estudio de los conflictos ecológicos distributivos, el cual define como los diferentes modos de acceso a los beneficios de los recursos naturales y los servicios que proporciona el ambiente a la vida (Martínez Alier, 1997). El ambiente, es el escenario donde se llevan adelante diversas relaciones de poder por medio de las cuales los actores implicados buscan acceder a determinados recursos, su apropiación y posterior control.

Importantes aportes a la ecología política, también ha realizado el investigador colombiano Germán Palacio, quien señala que:

La ecología política no piensa la política sólo como los asuntos ambientales de las políticas gubernamentales, sino de manera más amplia, las jerarquías y asimetrías de diferentes campos de relaciones de poder en torno de la naturaleza, ya sean de clase, de género, étnicas o

electorales; pueden ser también locales, regionales, nacionales, internacionales o basadas en otra categoría con relevancia o implicaciones política. (Palacio, 2006: 147).

La perspectiva de Palacio se complementa con la definición que aporta Alimonda quien afirma que

Es el estudio de las articulaciones complejas y contradictorias entre múltiples prácticas y representaciones (incluyendo diferentes sistemas de conocimiento y dispositivos topológicos), a través de los cuales diversos actores políticos, actuantes en iguales o distintas escalas (local, regional, nacional, global) se hacen presentes, con efectos pertinentes y con variables grados de legitimidad, colaboración y/o conflicto, en la constitución de territorios y en la gestión de sus dotaciones de recursos naturales (Alimonda, 2011: 46).

Claramente en el lapso que toma nuestra investigación, el actor político principal es el Estado, seguido por el capital transnacional (representado por Dow Chemical), ambos intervienen en la futura estructuración portuaria industrial. Las articulaciones entre ellos están definidas por el contexto internacional caracterizado por la expansión de industrias químicas, el aumento de la demanda de nuevos productos sintéticos, la necesidad de nuevos espacios de producción, y la Guerra Fría que delimita un campo de acción en América del Sur, siendo el gobierno de facto de 1966 un claro exponente de la doctrina de Seguridad Nacional impulsada por Estados Unidos. En este escenario, el espacio costero y portuario local, adquiere notoriedad para una multinacional y centralidad dentro de la planificación desarrollista del gobierno de facto.

Con lo anterior ya se establecen las relaciones de poder en torno a la naturaleza, donde el Estado, el capital internacional, los sectores económicos y políticos locales, y la comunidad de Ingeniero White, se caracterizan por la asimetría en cuanto a la valoración del lugar, sumándose a ello la conjunción de las jurisdicciones (local, provincial, nacional e internacional), junto a las representaciones y estrategias de apropiación de recursos en el marco de un gobierno autoritario.

La ecología política nos provee una serie de conceptos para realizar el análisis, como son la naturaleza, el lugar, el capital, el desarrollo y la comunidad. Con respecto a la naturaleza, la ecología política: *“discute los aspectos de fabricación, construcción o sistematización social de la naturaleza no sólo en cuanto a los asuntos materiales, como tales, sino a su construcción imaginaria o simbólica”* (Palacio, 2006: 147). De este modo la

naturaleza se transforma en un elemento de valor para los distintos actores, los que interactúan en

procesos de apropiación de la naturaleza (...) ello incluye los agentes que participan en ese proceso de elaboración; las formas de su constitución en mercancía desde el punto de vista económico (...) Desde allí se derivan las modalidades y disputas en torno a su apropiación, usufructo y control de la naturaleza.(Palacio, 2006: 147).

Lo anterior está asociado a la necesidad de reconocer la existencia de modos de vida y de relación con el entorno natural alternativos al modelo occidental de carácter capitalista. La expansión sobre nuevos territorios por parte del capital transnacional, hace que emerja con fuerza la necesidad de recuperar el sentido de pertenencia, y de proteger los espacios de las comunidades. La expresión son los movimientos de resistencia que se suceden ante problemáticas como el avance de la frontera agrícola, la deforestación, la megaminería, la contaminación de las aguas, etc.<sup>6</sup>. Ello implica comprender amplios espacios geográficos sometidos a explotación indiscriminada y nuevas técnicas de despojo, como “territorios de sacrificio”, los que se consideran como carentes de “elementos valiosos” (desconociéndose los derechos de los pueblos asentados allí, sus costumbres y su relación con el entorno) desde la perspectiva social o económica, justificándose de este modo su sacrificio a los fines del capital (Svampa, 2011).

Al respecto, teniendo presente lo anterior cabe preguntarse ¿Qué entienden por “naturaleza” los planificadores y el poder político? ¿Hay una representación de la “naturaleza” en el capital privado y en la población local? Entendemos que el término está en proceso de revisión desde distintas disciplinas sociales, como se ha planteado.

Tradicionalmente desde la concepción occidental eurocéntrica, la naturaleza es ajena al ser humano, el cual está por encima de aquella, y le sirve a sus fines de progreso y subsistencia. La naturaleza puede considerarse una construcción social y en la sociedad

---

<sup>6</sup> El desarrollo de la ecología política se enriquece con la línea de pensamiento latinoamericanista de la modernidad/colonialidad, la que plantea un cuestionamiento a las narrativas de carácter profundo que han justificado y encubierto la explotación del continente y sus pueblos originarios, desde la época de la conquista. La misma toma como referente el momento de llegada de los europeos, para el inicio de un modelo de acumulación extractivista que se mantiene a través de distintos discursos, hasta la actualidad. Es un posicionamiento tanto discursivo como político que busca nuevas lecturas de viejos proyectos. En la actualidad se ha conformado el Programa de Investigación Modernidad/Colonialidad, con un diálogo importante, también, entre investigadores de América Latina y Estados Unidos, de carácter interdisciplinar, algunos de sus referentes son el antropólogo colombiano Arturo Escobar y el historiador argentino Héctor Alimonda.

occidental de economía capitalista, aquella es proveedora de “recursos naturales”. Sin embargo, se pueden distinguir distintos tipos de relación entre sociedad-naturaleza de acuerdo a los intereses de los distintos sectores de la población, los cuales van desde el disfrute y la conservación, hasta la transformación, la extracción o la destrucción.

En este marco se pone en evidencia la desconfianza hacia el poder político por su complicidad con el avance de corporaciones extractivistas, impulsando el despojo encubierto detrás del viejo proyecto de desarrollo.

La cuestión medioambiental se extiende a diversas disciplinas, invocando una reflexión y planteando un nuevo escenario en el que se comienza a hablar de bienes comunes frente a recursos naturales; el despojo y consiguiente desplazamiento de poblaciones o refugiados ambientales; el cuestionamiento a la relación sociedad-naturaleza y la criminalización de la protesta.

Como parte de estas elaboraciones, el concepto de lugar se está introduciendo en la geografía, pero también en los estudios antropológicos y ambientales. En el caso del antropólogo colombiano Arturo Escobar, lo aplica a la región del Pacífico colombiano, expresándose en términos de “política de lugar”

si por el lugar entendemos el compromiso con, y la experiencia de, una ubicación particular con alguna medida de enraizamiento (aunque inestable), unos límites (aunque permeables) y una conexión a la vida cotidiana, aun cuando su identidad es construida y nunca fijada, el lugar continua siendo importante en las vidas de la mayoría de las personas (Escobar, 2010: 47).

Al lugar se asocia la vivencia, la emotividad, es allí donde se construye la identidad y en los relatos orales ese “lugar” de décadas pasadas se manifiesta en frases, palabras que representan rincones de socialización, trabajo o contacto con el mar. A través del lugar se pueden comprender por un lado las estrategias de localización por parte del capital, el Estado y la tecnocracia; y por otro las estrategias subalternas de localización por parte de las comunidades y movimientos sociales. La ecología política permite reintroducir la dimensión basada en lugar, formular preguntas sobre las implicancias que tuvo la experiencia del desarrollo sobre el lugar, y qué rompimientos significó. El lugar es producto de procesos históricos que agrupan tanto a lo biológico, como lo social, cultural, político y económico.

Además, la consolidación y expansión del capital transnacional a lo largo del último siglo, tuvo un efecto disyuntor respecto del lugar

el capital, el estado y la tecnociencia se engarzan en una política de escala que intenta cambiar la política de producción de la localidad en su favor. No obstante, en tanto que estas estrategias no son basadas-en-lugar (aun cuando son localmente articuladas), inevitablemente inducen un efecto de deslocalización con respecto a los lugares (Escobar, 2010: 49).

Con respecto a ello, es importante señalar que la acumulación capitalista presenta una dinámica que la lleva a desplazarse geográficamente cuando los excedentes de capital y fuerza de trabajo no pueden ser absorbidos en un determinado espacio. Como parte de esta lógica, se producen innovaciones que van generando nuevas necesidades. En el caso de la industria petroquímica, su base en cuanto a recursos naturales, es el petróleo y sus derivados se utilizan para la elaboración de productos e insumos de diverso orden.

Las grandes corporaciones industriales comienzan a buscar a lo largo del siglo nuevos emplazamientos, lejanos de sus países de origen, y abriendo nuevos mercados. América del Sur, y Argentina puntualmente pasan a ser sedes de diversas filiales, las cuales adquieren poder y beneficios en las distintas etapas por las que atraviesa el país.

El desarrollo está asociado a un imaginario de progreso, evolución social, pero, a su vez, continua encubriendo la colonialidad y el sometimiento de los países del hemisferio sur, siendo el período en cuestión, un momento en que inversiones extranjeras buscaron ingresar en el sector industrial amparadas bajo el discurso desarrollista. En tal sentido Bahía Blanca y su área de influencia era vista a fines de 1960 e inicios de la década siguiente, como un área “desarrollable”. Diversos factores como localización, infraestructura, acceso a recursos naturales (oleoductos y gasoductos que trasladan el petróleo y gas desde diversos yacimientos ubicados en la Patagonia), disponibilidad de mano de obra, centros de formación de profesionales, etc., hablan de ello. Desde el gobierno también se dispuso de herramientas para favorecer el “desarrollo” a través de estudios, la legislación (leyes y decretos incentivando la promoción industrial), un discurso que se asentaba sobre premisas nacionalistas asociado a la doctrina de seguridad nacional.

Por último el concepto de “comunidad” abordado con profundidad desde la sociología es otra categoría de análisis relevante, entendida como *“actitudes, interacciones, actividades y funciones que son, en definitiva, aquellos aspectos que dan consistencia y contenido a cualquier unidad de administración”* (Acebo Ibáñez, 1996: 157). Se comprende así la existencia de redes, lazos sociales que conforman un sentir común, promoviendo la identidad con el lugar, y fuertemente asociado al arraigo. El sentido de comunidad no es cerrado, permite la interacción con otras esferas de decisión y poder en distintos niveles (local,

regional, provincial, nacional). El mismo también se encuentra atravesado por la acción del capitalismo el cual cambia el “valor de uso” por el “valor de cambio” de los espacios: *“mientras el valor de uso acerca a una habitabilidad raigal, el valor de cambio genera desapego local, minusvaloración de la comunidad local y su espacio correspondiente (...). Todo lo cual no sólo degrada el espacio habitado sino también a su propio habitante”* (Acebo Ibáñez, 1996: 185).

### **3.- Metodología.**

La estrategia metodológica que adoptamos, es el enfoque cualitativo, ya que consideramos siguiendo a Kornblit que *“...en el análisis de lo social nos ubicamos en el paradigma de la comprensión y no de la explicación. Esto equivale a plantear que los científicos sociales conocen lo que estudian a partir de sus posibilidades de recrear lo que los individuos y grupos sociales piensan, creen y sienten”*. (Kornblit, 2007: 9).

En tal sentido se recurrió a una amplia variedad de fuentes, considerando como tales a aquellas manuscritas, impresas o publicadas (libros, periódicos, boletines, revistas, folletos, afiches), material inédito, fotocopias e información proveniente de páginas Web (Nacuzzi, 2010). Además en los últimos años, este corpus se ha visto enriquecido debido a la incorporación de fuentes audiovisuales y a entrevistas.

En relación con ello, y a las características de esta investigación que involucra diferentes actores (comunidad, Estado, industrias), recurrimos para el análisis de las fuentes a la triangulación, consistente en la combinación de dos o más fuentes de datos en el estudio de un fenómeno singular (Pereyra, 2007: 3). Teniendo presente las múltiples interpretaciones sobre esta estrategia, se puede considerar a la confrontación de fuentes para “validar” la investigación, y en otros casos, se aplica a la articulación de fuentes, teorías y metodologías, para enriquecer el trabajo de investigación.

Sobre la base de lo descrito, del marco teórico utilizado, y de los objetivos planteados, trabajamos con fuentes orales y fuentes escritas – editas-, como por ejemplo:

\*Periódico La Nueva Provincia, desde enero de 1968 a diciembre de 1971

\*Fuentes oficiales: documentos, discursos y estudios realizados por funcionarios y organismos públicos que se corresponden con la implementación de las políticas desarrollistas durante el período en cuestión:

-discurso del gobernador Imaz junto a otros oradores en el marco de jornadas realizadas en Villa Ventana en 1968, publicados por el Ministerio de Economía bajo el título “Bahía Blanca, Polo de desarrollo”;

-diagnóstico preliminar “Bahía Blanca polo de desarrollo”, del año 1971, dos tomos;

-folletos de la Asesoría Provincial de Desarrollo, “Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, 1966-1970”, cuatro tomos;

-plan de desarrollo para Bahía Blanca, años 1970-1971, un ejemplar.

En cuanto a las fuentes orales trabajamos con entrevistas semi estructuradas con preguntas concisas orientadas a conocer el tipo de relación que tenían las personas con el mar, la presencia cotidiana del puerto y su actividad en la vida de los encuestados y la percepción de la naturaleza marítima que tenían entonces. Se apeló a la memoria por lo que se dejó al entrevistado exponer sus vivencias. Para ello se entrevistaron seis personas mayores de cincuenta y cinco años, de ambos sexos, residentes de Bahía Blanca e Ingeniero White, de diversa condición social. Se buscó que hayan tenido relación cotidiana o frecuente con el entorno portuario y el área costera, ya sea tanto por trabajo como por recreación.

En el caso de la prensa escrita, tomamos al diario La Nueva Provincia como un actor de influencia y exponente del sector de poder económico, social y político de la sociedad local, en el momento en que se planifica y producen los cambios en el entorno costero. En sus páginas se encuentran tanto referencias a las decisiones políticas en marcha, las futuras inversiones de capitales privados, como información de los lugares de acceso de la población para tener contacto con el mar (balnearios básicamente). De este modo se colocó el énfasis en el espacio que se otorga desde la prensa a las iniciativas del gobierno y a las propuestas del capital privado, la valorización que hace de ellas y desde que ideología proyecta su opinión.

Respecto de los estudios oficiales, si bien se han realizado más trabajos, utilizamos aquellas fuentes que manifiestan cuáles eran los intereses del gobierno nacional y provincial, sobre Bahía Blanca. Los mismos al ser efectuados bajo un gobierno militar y siendo planes que debían concretarse, tienen una estructura y un orden en el que se priorizan determinados aspectos.

Para realizar el análisis de estas fuentes, recurrimos a la perspectiva que nos brinda la ecología política y que hemos descripto anteriormente. Las categorías expuestas más arriba como lugar, naturaleza, capital, desarrollo y comunidad, son herramientas que aplicadas al análisis de fuentes, permiten reconstruir el proceso de transformación profunda que se produjo en el sector costero y entre la población y el entorno natural, en el período temporal seleccionado.

#### **4. Ingeniero White, construcción del lugar y la relación comunidad-naturaleza.**

*“Era una comunidad, éramos como una familia todos...” (Ida Muhamad).*

La importancia social del lugar radica en que es matriz de identidad y arraigo, pero ello no le otorga un carácter cerrado, sino que está atravesado por diversos procesos y estrategias que, a su vez, lo van moldeando. El lugar es producto de procesos históricos donde tiene una importancia fundamental el sentir comunitario. En este sentido es diferente del espacio, este concepto que desplazó durante décadas al lugar y su importancia dentro de los estudios sociales, tiene una carga valorativa de carácter económico y de localización en el campo de la geografía, siendo despojado de todo sentimiento de pertenencia.

No obstante, los planteamientos desde el lugar tienen una riqueza mayor, ya que como se dijo, implica tener en consideración los procesos históricos y las estrategias que parten desde los habitantes para crear su sentido de identidad. Precisamente, reconocerse parte de un lugar supone establecer lazos de asociación únicos, ligados a la experiencia, la historia particular y familiar, y a un modo de comprender el mundo. Los procesos históricos involucran tanto a los actores económicos y políticos, como sociales. En este sentido y siguiendo a Arturo Escobar, podemos afirmar que las estrategias pueden ser de *“localización, por parte del capital, el estado y la tecnología”*, o también de localización, pero por parte *“de las comunidades y los movimientos sociales”* (Escobar, 2010: 49). En el primer caso el impacto del ingreso de inversiones y decisiones desde órganos ejecutivos de gobierno, generan casi siempre, un efecto deslocalizador en los lugares. En tanto, en las estrategias que parten desde la comunidad, se tiende a una “ligazón” con el lugar, por ello el autor antes citado, habla de estrategias basadas-en-lugar, permitiendo de este modo la articulación con otras redes y actores.

En este punto nos parece conveniente establecer una relación con el concepto de “horizontalidad” trabajado por Milton Santos, ya que contempla la importancia del lugar como ámbito articulador de acción y resistencias

En el medio local, la red prácticamente se integra y disuelve a través del trabajo colectivo, que implica un esfuerzo solidario de los diversos actores. Este trabajo solidario y conflictivo es también co-presencia en un espacio continuo, y así crea el orden cotidiano de la contigüidad. Denominamos a ese componente territorial horizontalidad, para distinguirlo de aquel otro, formado por puntos, que llamamos verticalidad. En esos espacios de la horizontalidad, objeto

de frecuentes transformaciones, un orden espacial se recrea permanentemente. Allí los objetos se adaptan a los reclamos externos y, al mismo tiempo, encuentran en cada momento una lógica interna propia, un sentido que es propio y localmente constituido. Es así como se encuentran frente a frente la Ley del Mundo y la Ley del Lugar (Santos, 2000: 286).

Así el lugar es también testimonio de luchas, resistencias o negociaciones ante las transformaciones. En las últimas décadas el avance de distintas políticas económicas y del capital foráneo han producido una escisión al interior de los lugares que han sido incorporados a nuevos espacios de producción. Uno de los impactos ha sido la pérdida del arraigo entre la comunidad y su entorno, en el cual encontraban parte de su identidad.

La comunidad también es uno de los componentes del lugar, si bien el concepto es complejo, podemos comprenderla como el marco de referencia donde se establecen las relaciones sociales luego del primer núcleo familiar. Dentro de la comunidad, un aspecto valioso es la vecindad que informa sobre las relaciones sociales de los individuos en el ámbito comunitario y donde tiene un rol importante el barrio (Acebo Ibañez, 1996). Al respecto, a través de él aquí podemos encontrar una relación estrecha entre el lugar y la comunidad, tal como lo plantea Yi Fu Tuan desde la geografía: *“cuando un espacio se construye como por ejemplo un barrio, las casas y las calles que lo componen no constituyen un lugar si no se tiene en cuenta los sentimientos o la conciencia de los habitantes en su conceptualización”* (Tuan, 1977: 30).

En el caso de Ingeniero White, desde el momento en que se comenzó a conformar el puerto y se asentó población a su alrededor, se fue creando una comunidad con fuertes lazos en el marco del trabajo portuario y de la pesca artesanal. A su vez por la proximidad con la costa, el contacto con el medio natural marino fue casi constante, generándose espacios para la socialización y la recreación. Al respecto podemos hablar de una época de prosperidad que se extiende desde la conformación del poblado portuario, hasta las décadas de 1960-1970, periodo en el que alcanzó su mayor dinamismo.

De las fuentes consultadas, es por medio de las entrevistas que podemos lograr reconstruir de forma precisa esa relación comunidad-naturaleza, ya que quienes facilitan la información fueron protagonistas de las vivencias en esos sitios simbólicos latentes dentro de la memoria, que evocan el sentido de lugar, hoy transformado. La prensa, nos proporciona otra perspectiva, ya no desde el protagonismo, sino desde la información, donde se elabora un relato que exalta la función que tenían por ejemplo los balnearios, como espacios que

brindaban un servicio a la comunidad, o hablan del sector costero desde su importancia económica y comercial.

En los relatos aparecen mencionados, sitios como “la usina”, “el Boulevard”, “el Saladero”, “las playitas”, “las cantinas”, “la Junta Nacional de Granos”, “el muelle nacional”, “el muelle de los pescadores”, “el Puente La Niña”, “el tren obrero”. Su mención es una clara referencia a la construcción del sentido de lugar por parte de la comunidad. Todos estos sitios están atravesados por los recuerdos de las vivencias de quienes residían en sus cercanías, trabajaban allí o los frecuentaban en verano: *“los que estábamos en el Boulevard, Saladero, toda esa parte, éramos del balneario o ‘el Zanjón’, o de la usina General San Martín, se llamaba, esos son los balnearios que nosotros más frecuentábamos”*<sup>7</sup>. La vida de las familias se organizaba en función de las actividades portuarias y ferroviarias, no había un lazo estrecho con Bahía Blanca, a pesar de la cercanía. Ingeniero White (o White en el uso cotidiano de los entrevistados) era el motor de la ciudad, y era el lugar de acceso al mar sobre todo en verano, ya que contaba con una serie de espacios, en algunos casos “playitas” que permitían tomar baños y recrearse durante la época estival: *“en verano la diversión era esa: los balnearios, no había tantos vehículos para ir a Sierra de la Ventana, para ir a Monte Hermoso, no había tanto, entonces en el verano la diversión eran los balnearios... Colón, estaba Maldonado, White, entonces...”*<sup>8</sup>. Estos espacios actuaban como puntos de encuentro entre la población y el mar y las actividades típicas de un puerto.

La presencia de un número importante de pescadores dentro de la localidad, es un elemento importante dentro de la concepción del lugar. La actividad pesquera artesanal creció junto con el puerto, debido al asentamiento de inmigrantes en su mayoría italianos que conocían el oficio de sus países de origen. La pesca para algunos también era un trabajo transitorio que ejercían en momentos de poca actividad en el puerto

¿Sabes lo que era antes? Yo te digo... llegaba el mes de septiembre, íbamos acá a la Canal Vieja (sic) cerquita, poníamos las redes y se llenaba, llegaba la pescadilla, la palomita... en verano, en diciembre íbamos a Galván (...) la escollera, era hermoso, íbamos a pescar pejerrey. Llegaba enero, íbamos a Bahía San Blas, frente a la base naval, la Golfada, todo langostino (...) yo labure quince años, ¡sabes que riqueza!<sup>9</sup>

7 Entrevista a Pedro Martos, marzo de 2011.

8 Entrevista a Pedro Caballero, abril de 2011.

9 Entrevista a Cacho Romero, abril de 2011.

La localidad llegó a ser a mediados de siglo XX, un puerto pesquero artesanal de importancia a nivel regional. En él llegaron a establecerse cinco frigoríficos, de los cuales solo dos continúan activos. En los diversos relatos, aparece el recuerdo de la presencia de las lanchas amarillas y su interacción con la comunidad. Uno de los oficios más recordados era el de los “palanqueros”. Estos eran los encargados de vender el pescado en los distintos barrios de la ciudad: *“estaban los palanqueros, viste, los palanqueros esos que llevaban los canastos, un palo grande, la canasta...”*<sup>10</sup>

La presencia del ferrocarril era muy fuerte, ya que funcionaban cuatro estaciones: Estación Sud, Estación Noroeste, Estación Spurr y en Ingeniero White, Estación Garro. Diariamente se movilizaban trenes de carga y de pasajeros. Este último trasladaba a obreros, principalmente, por lo que pasó a denominárselo popularmente como “tren obrero”. Debido a que en los veranos trasladaba también a familias de bañistas que iban a pasar la jornada en alguno de los balnearios, se denominaba también “el tren de la marea”. Así el tren fue un medio dinamizador del espacio urbano, ya que no solo cumplió una función de carácter económico, sino también social, y por lo tanto, fue transformándose en un elemento que dio identidad al lugar. El ferrocarril aparece representado en los testimonios como fuente de trabajo y de vivencias familiares (aquellos que lo utilizaban para moverse a puntos distantes dentro del ámbito urbano)

Los fines de semana y, también en lo que te digo, en semana, aprovechando ese tren, que supongo debe ser el ‘tren de las mareas’. Había uno que era el ‘tren obrero’, que tenía horario a la mañana y otro al regreso, que muchas veces corríamos por que era el último y lo perdíamos, sobre todo cuando íbamos a... que se entusiasmaban los hombres con la pesca (...). Pero después cuando íbamos con las madres solas, yo se que miraban ‘a ver las mareas mañana... qué día, en qué horario está’, e íbamos al horario de las mareas, así que evidentemente había un tren aprovechando el flujo de la marea<sup>11</sup>.

Con el ferrocarril sucedió lo mismo que con el puerto y la Usina General San Martín, fueron apropiados por la comunidad, incorporados a su vida cotidiana a través del trabajo, la recreación y los diversos modos de socialización entorno suyo. Se incorporaron a sus

---

10 Entrevista a Cacho Romero, abril de 2011.

11 Entrevista a Olga María del Pozo, febrero de 2012.

repertorios de imágenes, ya que las personas van conformando un mapa mental con aquellos sectores con los cuales tuvieron una experiencia de vida y le otorgaron sentido al lugar. En sus itinerarios diarios estaban presentes algunos de estos sitios, en algunos casos de forma muy estrecha, pasando a ser parte de sus historias de vida. Ante una de las preguntas sobre qué espacios daban identidad a Ingeniero White, una de las entrevistadas destacó al Muelle Nacional, principalmente por sus vivencias de niña cuando lo visitaba con su familia

Y la vieja Usina... en cuanto a White como muelle, el muelle nacional, me parece verme caminando, era de madera, teníamos miedo que se nos fuera el pie, por que una vez se nos enganchó el pie y no lo podíamos sacar, y se nos fuera el pie... te estoy hablando de experiencias de chicos de 7, 8 años que éramos más o menos primos de la misma edad, eso. El muelle, eh... el muelle tenía como unas escaleritas así abajo que era como otro... como un subsuelo esa parte, de bajar ahí era una experiencia, agarrada de la mano, fuerte de nuestros padres para ver las medusas, las aguas vivas, nos mostraban los ‘músculos’<sup>12</sup> en los barrotes (...) esas son las imágenes que tengo de White, el puente La Niña, la estación de White...<sup>13</sup>

En síntesis, un primer análisis sobre los testimonios orales que hemos relevado permite comprender cómo se fue consolidando el lugar y la relación comunidad-naturaleza. De las fuentes se desprende la existencia de dos grandes sectores de importancia raigal dentro de Ingeniero White: los balnearios y el puerto, ambos se presentan como estructurantes del lugar durante varios años hasta el período de tiempo que estudiamos.

Precisamente estos dos sectores transformaron su significado social con las inversiones y proyectos a largo plazo (creación de polo petroquímico) que se introdujeron en el período que comprende la investigación, pasándose así de un valor de uso a un valor de cambio con la valoración netamente económica que el Estado otorgó al espacio libre en la costa, y a los puertos hasta entonces de acceso libre por parte de la comunidad. Estos sitios comenzaron a perder su sentido de espacio público, y por ende se fue lesionando el lugar como tal. Para comprender la importancia que adquirieron para la población, la representación que tenía de la naturaleza del sector costero, y las estrategias de apropiación y uso de estos sitios, tomamos los balnearios de Galván y la Usina, y luego el rol del puerto como lugar de trabajo y de contacto con el mar.

---

12 Así se denomina a una especie de mejillón, es una deformación de la palabra molusco.

13 Entrevista a Olga María del Pozo, febrero de 2012.

#### **4.1. Los balnearios. La “playita” de Galván y La Usina.**

*“El balneario era de todos. Uno iba y se bañaba.” (Pedro Martos).*

El espacio costero sobre el que trabajamos, sufrió intensamente la acción humana desde fines de siglo XIX cuando se crea el puerto moderno y se avanza con el ferrocarril, creándose, además, la localidad de Ingeniero White. Por esto no podemos hablar de un sector de bajo impacto humano, sino más bien de un espacio de interfase donde por décadas se dieron interacciones entre elementos del medio marino (naturales sobre todo, como las mareas, y las consecuentes inundaciones; presencia de especies ictícolas de valor comercial, etc.), con otros producto de la acción antrópica, siendo un claro exponente la infraestructura portuaria, el asentamiento de destilerías<sup>14</sup> y la presencia de embarcaciones de gran porte.

Por otro lado, las características naturales propias de esta zona, como lo es la ría y la presencia de humedales, hacen que se establezcan relaciones particulares con dicho medio. Por ejemplo, la ausencia de arenas y de oleaje, la dependencia casi absoluta de las mareas para prácticas con fines recreativas, hicieron del entorno un lugar único que se encuentra hoy totalmente transformado, pero que puede reconstruirse a través de la memoria.

A los fines de comprender la relación que se genera entre la comunidad y el entorno natural, en este caso debemos tener presentes las características físicas del medio ambiente costero junto a la evolución histórica del contacto población-costa. Habitualmente se utiliza como sinónimos las palabras ría, estuario y bahía, para hablar del accidente geográfico donde se localiza el área portuaria. Sin embargo, en términos científicos se corresponde con un estuario de planicie costera, caracterizado en sus riberas por la presencia de *“planicies de marea, marismas o asentamientos de manglares”* (Perillo, 2004: 15), ésto explica la presencia de humedales en la zona de Ingeniero White.

A los fines de este trabajo, utilizaremos la denominación ría para el canal del frente costero, dado que es de uso común tanto en los testimonios orales, ya que ha sido apropiado comunitariamente y pesa en la identidad, como así también en la prensa.

El entorno natural litoraleño era agreste, desprotegido ante la acción de los vientos fuertes predominantes del sur y el este, y ante el avance de las marejadas que inundaban los terrenos bajos, en suma era un espacio casi inhóspito y desolado, en sí mismo no era un paisaje atractivo. Debemos tener en cuenta que su representación estuvo impregnada desde el

---

<sup>14</sup> En 1926 se inauguró ISAURA de capitales nacionales, en Colón al 3000, luego se transformaría en EG3, siendo ocupado ese lugar hoy por Petrobras. En 1928 se inició la construcción de la refinería de ESSO (propiedad de Standard Oil) en la zona próxima a puerto Galván.

principio por características negativas, tanto para los nativos que denominaron a la amplia zona dentro de la que se establecería el núcleo urbano, como Huecuvu Mapu, “país del diablo”, por las condiciones extremas de clima y suelo árido, como para los criollos e inmigrantes que luego fueron asentándose. A estas condiciones debieron adaptarse los primeros habitantes del núcleo fundacional de la Fortaleza Protectora Argentina desde 1828 en adelante.

Con la llegada de inmigrantes y nuevas inversiones a fines del siglo XIX, se produce el primer proceso de transformación intensa del sector costero de lo que sería con el tiempo Ingeniero White. El entorno natural no atrajo a la población, en su mayoría inmigrantes de países europeos con una imagen de paisaje marino en su memoria, muy distinto del local, los que llegaron básicamente por las posibilidades de trabajo. Quienes nacieron a inicios de siglo XX y aun viven, manifiestan la sensación de desolación que les generaba en muchos casos a sus padres nacidos en países europeos, ese espacio inmenso que abarcaba la llanura de las islas vecinas al puerto.

Claramente, la concepción de naturaleza respondía a un patrón europeo, y donde aquella estaba separada del hombre, era un espacio extraño que generaba temor, en el caso puntual local, ante los avances de la marea sobre las calles del naciente poblado portuario. El inmigrante le teme a la naturaleza, al clima y al paisaje de este nuevo territorio, por lo tanto en el inmigrante también subyacía la necesidad de que ésta debía ser adaptada para su seguridad y de acuerdo a sus necesidades, y en algunos casos modificada por medio de la forestación, introducción de especies exóticas-animales y vegetales- y también a través de la denominación de especies diversas asociándolas a otras existentes en el continente europeo.

No obstante, con el transcurso de los años el frente marítimo adquirió una importancia trascendental dentro de la vida whitense y bahiense, ya que no fue sólo por el valor comercial y económico por lo que se destacó, sino también, por el uso social que se hizo de determinados espacios costeros que permitían una interacción directa con el mar. Tal es el caso de los balnearios, que fueron surgiendo en distintos momentos por acción de los vecinos y de particulares.

Estos balnearios actuaron como puntos de encuentro entre la comunidad y el mar, y entre los vecinos que acudían en verano, eran “lugares compartidos por todos”, “Eran puntos de encuentro, la gente que vivía en el sector veía que venía la marea y se iba, se bañaba y... sí, así fue surgiendo todo viste. Ver el mar, qué mejor que ir y estar disfrutando de esa agua”

<sup>15</sup>. En este sentido existió una apropiación de estos rincones costeros por parte de la

---

15 Entrevista a Ida Muhamad, abril de 2011.

comunidad, y una adaptación a las condiciones naturales y del paisaje marítimo que requirió de la acción del tiempo. Hubo una acción comunitaria espontánea por acercarse y bañarse en las aguas de la ría, ante los tórridos veranos y el agotamiento físico luego de jornadas de trabajo. Los mismos sirvieron como espacios de ocio y de consolidación de relaciones ciudadanas en el marco de control de esos sectores por parte de los vecinos.

Los balnearios se caracterizaban por conservar aun parte de los rasgos naturales del paisaje: la presencia de bosquecillos de tamariscos que brindaban sombra en verano a los bañistas, los sectores con rocas y la necesidad de meterse en el cangrejal para poder llegar a los sectores con agua cuando la marea estaba baja, lo que obligaba a interactuar con la fauna marina típica del lugar, como los cangrejos y moluscos, junto al ambiente característico de humedal sujeto a los ascensos diarios de las mareas.

Los testimonios sobre su función dentro del espacio urbano se aprecian tanto desde la prensa local, y en los relatos de quienes los conocieron y disfrutaron. El diario La nueva Provincia hace referencia al aspecto que tenía el balneario Galván a inicios de 1969

Contra el horizonte y hacia el lado de Ingeniero White se destaca, a veces el humo de algún buque... se escucha el ruido de la máquina, se va la prisa ostentosa-con que trabajan los remolcadores. En la playa, suave, de arena, niños y adultos comparten la delicia del agua que se caldea (...) .Carpas de colores, el trepidar del tren de las 15,17 que llega a la playa... la tarde, descansada y fresca, transcurre lentamente en Galván...<sup>16</sup>.

Precisamente el balneario Galván es uno de los más recordados, surgió en el año 1929, y en el año 1949 comienza a administrarlo la municipalidad de Bahía Blanca. El Estado comenzó a gestionar un espacio de contacto con la naturaleza, luego de advertir la importancia que tenía éste para la comunidad que es quien lo incluyó dentro de sus itinerarios cotidianos. Para el Estado el frente costero tuvo ante todo un carácter portuario, en tanto para la comunidad whitense, principalmente, fue la conjunción de trabajo, sociabilidad y descanso, su lugar.

Este balneario era el más organizado dentro del área, contaba con cantina, pista de baile, vestidores y el gran atractivo era la playita de arena especilamente dispuesta. Debido a las características geográficas particulares, los sitios de baño se aprovechaban en los momentos en que ascendía la marea.

---

16 Diario La Nueva Provincia, 1969, "Maldonado y Galván. El veraneo bahiense".

El otro balneario que tuvo gran convocatoria por años, fue el de “la Usina”, localizado a un costado de la Usina General San Martín, en dirección al este. En este caso la usina extraía agua de la ría para enfriar las calderas, la que luego era devuelta con temperatura y aprovechada por los bañistas. Al respecto quienes lo frecuentaban recuerdan

Bueno entonces ahí era todo playa, eso como ser era todo playa. La Usina ahí donde está el castillo, de ahí salía el agua. Los muchachos habían hecho unos piletones con piedras, todo con piedras, y el agua salía calentita y limpita, el agua. Así que aunque no estuviese la marea, uno se podía bañar ahí, o sea que el pilteón ese contenía el agua. Y cuando venía la marea no te digo, era todo de la Usina, hasta lo último era todo playa... nosotros no le decíamos playa, le decíamos la marea, y ahí donde está la Usina le decíamos ‘vamos a bañarnos a la Usina’<sup>17</sup>

De característica agreste era mayormente utilizado por los habitantes de Ingeniero White. Su proximidad al barrio Saladero o Boulevard (por el Boulevard Juan B. Justo) lo transformó en parte de la identidad whitense

Como un lugar de White, sí, era la Usina, era ‘El’ balneario, por ejemplo yo tenía mi amiga que vivía acá casa por medio, los abuelos vivían en la primer casa, muchas veces subía la marea y el agua la tenían adentro de la casa. Y ellos la referencia que tenían ‘Vivimos en el... ¿Dónde viven tus abuelos?, en el balneario de White’, por que vivían en la primer casa ahí<sup>18</sup>.

La presencia del edificio de la Usina, “el castillo” le daba un aspecto único, junto al contacto directo con el mar. Esta zona dentro del perímetro urbano fue una de las más castigadas con las mareas bruscas que provocaron varias inundaciones. El barrio más comprometido era Boulevard, donde la mayoría de sus eran residentes de escasos recursos que trabajaban en el puerto y el ferrocarril. El avance de las aguas se fue conteniendo con la realización de distintas obras ligadas a las inverisiones portuarias, en los años posteriores. Sin embargo fueron trazando una línea divisoria entre los vecinos y el entorno natural. Al respecto podemos hablar de la construcción de una “barrera” entre los vecinos y el mar. El término barrera se toma de la geografía (Bróndolo, 1994), y nos es útil para plantear la transformación de un sector dinámico socialmente dentro del entramado urbano, que contrariamente a lo que podría suponerse, con la realización de más inversiones y revalorización de ese espacio por el

<sup>17</sup> Entrevista a Ida Muhamad, abril 2011.

<sup>18</sup> Entrevista a Olga María del Pozo, febrero de 2012.

capital, acabó convirtiéndose para la comunidad local en un sector ajeno, al cual ya no tuvo acceso en los años posteriores como producto de la privatización y cercamiento literal del mismo.

La percepción que tienen las personas entrevistadas de lo que significaba vivir en esa área, logra recrear una imagen acabada de la vida cotidiana que tenían los habitantes hasta hace unos cuarenta años atrás. Precisamente, la asociación entre el barrio y el entorno marítimo en este caso fue muy fuerte

Uno vivía en ese sector, y yo nací en Boulevard, ¿no? Y uno lo disfrutaba a su manera, o sea cuando nos bañábamos, pero también por ahí teníamos el contra cuando venían semejantes mareas, y no podíamos salir o estar, era todo barro, estaba mojado (...) Era todo barro, pero como yo te digo, pisábamos barro pero éramos felices <sup>19</sup>.

Yo vivía en Boulevard, viste, mira vos hasta que... yo cuando mi marido salía a navegar, que se ibana Riacho todas las lanchas, yo lo veía cuando él se iba, de mi casa, ¡y ahora no se ve nada!... ¿Porqué? Por que están las empresas <sup>20</sup>.

La playa acá de la Usina, la popular, esta playa, que acá todos los que estamos acá, todos estuvimos presentes, la conocemos todos de chico, toda la gente de Boulevard, de White, todo. Era famosa la playa de la usina, ‘¿Dónde vas a bañarte? A la Usina’, ‘¿Dónde vas? A la Usina’, era preciosa. Sí, sí <sup>21</sup>.

La utilización de estos espacios comenzó a mermar a finales de la década de 1960 e inicios de la década siguiente. El factor que influyó fue el avance industrial y las reformas portuarias. La riqueza de los testimonios permite comprender la interrelación que se dio a nivel comunidad con la ría. Estos espacios fueron de alguna manera la concreción de los distintos proyectos para tener un balneario popular que se elaboraron a lo largo del siglo y bajo distintos gobiernos. El proyecto más recordado es el del intendente Agustín Arrieta, quien en la década de 1930 propuso la creación de un balneario popular en las adyacencias de la Usina General San Martín. La propuesta contemplaba la construcción de piletas para baños, confiterías, paseos y una rambla. Debido a la situación económica imperante (crisis de 1929),

---

19 Entrevista a Ida Muhamad, abril de 2012.

20 Entrevista a Stelle Morigia, abril de 2012.

21 Entrevista a Pedro Caballero, abril de 2012.

y a la inestabilidad política, no pudo llevarse a cabo. Ello no fue impedimento para que los lugareños utilizaran el sector. En la década de 1940 se construyeron de forma precaria una serie de casillas para vestidores, enmarcadas en el medio agreste de tamariscos. Desde entonces hasta la década de 1970 se utilizó este balneario.

El anhelo del balneario que diera la posibilidad de interactuar de un modo constante con el mar, y a la vez, servir como atractivo a la ciudad de un modo concreto y continuo, estuvo siempre latente, no sólo en los whitenses, sino en los distintos sectores de Bahía Blanca. Desde la prensa, el diario La Nueva Provincia, manifestaba por medio de distintas notas durante los meses de verano, sobre la actividad de balnearios como Maldonado, Colón y Galván (los dos primeros fuera del área de estudio de esta investigación) los que cobraban un ingreso mínimo contribuyendo a las finanzas de la ciudad, y los servicios con los que contaban, los cuales en algunos casos, eran mejorados año a año.

Sin embargo, la descripción que nos ofrece la prensa, dista de la perspectiva que tenían quienes vivían en cercanías de la costa. No se menciona, ni hay notas dedicadas a la “playita de la Usina”, la que fue como se ve más arriba, un espacio identitario para Ingeniero White. Una de las respuestas que surge en base al cruce de las fuentes, es que en este caso, la prensa se constituye también como un actor de relevancia en el ámbito de toma de decisiones local. El trasfondo del discurso del Diario La Nueva Provincia, era favorable a la imagen de una Bahía Blanca “desarrollable”, pues la ciudad contaba históricamente con las condiciones requeridas dentro del programa desarrollista. La posición de la prensa se alineaba con la postura del gobierno y el interés empresario, de ahí la importancia central que otorgó a la proclamación del polo de desarrollo y las obras que se iban a hacer en el área portuaria; mientras que los usos populares y costumbres que evidenciaban el contacto comunidad-naturaleza, constituyeron un aspecto menor, asociándose más a lo pintoresco de Ingeniero White y el quehacer bahiense. Desde ese posicionamiento, el verdadero acercamiento al mar se terminaría de lograr con el fortalecimiento del puerto a través de distintas obras, negándose, por otra parte, el sentido que tenía ese espacio para la comunidad que estaba en permanente interacción con el medio natural costero.

No obstante, con las reformas implementadas a fines de los sesenta, persistió la idea de que la ciudad contara con un balneario. En tal sentido se proyectó reservar un sector de la franja costera hacia el este del puerto con fines recreativos y turísticos. La propuesta fue impulsada por diversos actores de la sociedad local. A tal fin se conformó una comisión integrada por representantes de la comuna, junto a entes empresarios y oficiales. La idea se

puso a consideración de la provincia y nación. El balneario popular se localizaría en este sector que debería adaptarse para su uso

Se tuvo en cuenta el tipo de suelo, salitroso y con cangrejales, lo que será solucionado con un rellenamiento, que servirá asimismo para elevar su altura con respecto al nivel del mar. El solar es adyacente al puerto de Ingeniero White, sobre la línea costera, habiéndose otorgado prioridad, entre otras gestiones, a la de obtener la delimitación del área afectada a uso portuario (“Visitóse la zona elegida para el balneario popular”, 1971).

El proyecto coincidió con la propuesta del primer plan estratégico de desarrollo del año 1971, en el que se sugirió la necesidad de preservar un sector del frente marítimo para uso recreativo y de contacto con el mar. Finalmente esta propuesta de balneario popular no se concretó (pese a que contó con el interés del gobernador interventor de ese momento General Francisco Imaz), en parte debido a la situación política compleja de esos años, junto a la tensión entre espacios para uso público y espacios para futuras inversiones. Primando esta última opción<sup>22</sup>.

De este modo se fragmentó el espacio costero, contribuyendo a ello básicamente el interés tanto privado con el advenimiento de nuevas inversiones, y del Estado que en las planificaciones contempló limitadamente la necesidad de un sector de contacto directo con el mar para uso popular. Esto repercutió en el sentido del lugar construido por la comunidad, la cual comenzó a enajenarse respecto del entorno que hasta ese momento habían sentido como propio. De una identidad portuaria y de contacto con el ambiente marino, se pasó a otra, que si bien continúa teniendo como núcleo al puerto, se transformó en exclusiva respecto a la población dando sitio al capital transnacional.

#### **4.2. El puerto.**

*“Muchas lanchitas, que las veíamos que llegaban, bajaban los cajones, sí, mucho, mucho dinamismo había en el puerto”. (Olga Del Pozo).*

La importancia del puerto tanto en los relatos orales, como en las fuentes de prensa y oficiales utilizadas, es trascendental. En algunos casos es el centro de la memoria, en torno a él se articulan las vivencias del mundo del trabajo y la valoración del entorno marítimo y

---

<sup>22</sup> Se proyectó la reserva de dos sectores amplios del frente costero, se veía necesario equipar a la población de estos sectores de balneario, además de aportar a la imagen de la ciudad (Ercolani, 2005).

regional que se tenía desde ahí. No obstante, es necesario comprender cómo se conformó como núcleo dinámico y adquirió la carga valorativa que lo transformó en un componente imprescindible para la construcción del lugar, además de conformarse en un espacio donde interaccionan distintos niveles de poder.

En la historia del mismo se pueden identificar tres etapas hasta el período temporal que nos interesa. La primera se inicia con la creación de la Fortaleza Protectora Argentina en 1828, y la construcción de un amarradero de condiciones precarias, desde entonces hasta casi fines de siglo cumplió la función de puerto de cabotaje con embarcaciones de medianas dimensiones para el abastecimiento de la incipiente población.

En 1884-85 en el contexto de la consolidación del Estado nacional y con la incorporación de un modelo de acumulación extractivista agroexportador, el país se integró en el mundo en el marco de la expansión imperialista. El papel de país exportador de materias primas y la revalorización de la zona pampeana, junto a las tierras obtenidas en la campaña roquista, transformaron a Bahía Blanca en uno de los enclaves para la inversión inglesa en vías férreas e infraestructura portuaria. Con el Ferrocarril del Sud se construyó el muelle de hierro, luego la empresa Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste construyó Puerto Galván (destinado a exportación de cereales y lanas). En este período se convirtió en un puerto de ultramar y el entorno costero comenzó a sufrir alteraciones, produciéndose asimismo la conformación del núcleo urbano de Ingeniero White.

El predominio inglés continuó hasta la década de 1940, sin embargo, en la década de 1930 bajo el flagelo de la crisis mundial, el Estado adquirió protagonismo. De estos años datan las obras del Puerto Nacional (localizado entre los otros dos puertos); la creación de la Junta Nacional de Granos y de la Administración General de Puertos, junto a la legislación pertinente. En 1947 bajo el primer gobierno peronista, se expropiaron las inversiones inglesas (ferrocarriles, infraestructura portuaria). La presencia del Estado fue contundente. Luego de la caída del gobierno peronista, en 1956 la Administración General de Puertos se transformó en el operador estatal de los puertos del país, con el rol de recaudador y patrocinador de tarifas. Además, se encontraban presentes otros operadores en el puerto local, como YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), la Junta Nacional de Granos y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (Rodríguez *et. al.* ; 2000)<sup>23</sup>.

23 A fines de la década de 1960, el puerto contaba con cinco elevadores en Ingeniero White y dos en Puerto Galván. Mientras que entre los cereales exportados figuran en primer lugar el trigo con 1.242.000 Tn. en 1968, y 1.212.113 en 1969, ubicándose por delante de los puertos de Buenos Aires y Rosario; además se exportaba avena, cebada, centeno, lino, girasol afrechillo y maíz. No obstante en exportaciones e importaciones de productos en general, el puerto local se encontraba en tercer lugar respecto de Bs. As. y Rosario. (Bahía Blanca polo de Desarrollo. Diagnóstico Preliminar. Provincia de

Bajo estos tres períodos el puerto fue funcional al modelo de acumulación extractivista, ya que se mantuvo como puerto de salida para la exportación de los productos de una amplia zona de influencia del centro del país y norte patagónico, por lo que abarcaba desde cereales, frutas y petróleo<sup>24</sup>. Para el mercado interno se destinaba lo obtenido por la pesca artesanal, ya que el puerto tenía infraestructura de frío para la conservación.

El puerto fue un espacio en el que confluyeron distintas esferas de poder, con fuerte presencia del capital internacional y del Estado. Pero esto no fue impedimento para que integre al repertorio de imágenes de la comunidad. A través de los testimonios podemos entenderlo como un ámbito con subespacios de trabajo (Junta Nacional de Granos, ferrocarril, la pesca artesanal, las instalaciones de YPF), donde éste adquirió distintas características como es el trabajo permanente (generalmente en ferrocarriles y la Junta Nacional de Granos), y el temporario que muchas veces devenía en “golondrina” (bolseros, estibadores, pescadores artesanales que no poseían su propia embarcación, y aquellos que se trasladaban a trabajar al campo en épocas de cosecha), donde también tenían su lugar las mujeres como obreras

Ahí yo trabajé también. Éramos ciento de mujeres que trabajábamos ahí, yo te estoy hablando del año... a ver, yo me casé en el 56... 54 ponele que yo trabaje, pero esto en el año 40 ya estaba la fábrica en Villa Rosas que después vino acá, ya funcionaba, entonces ahí éramos cientos de mujeres que trabajaban (...) era muy sacrificado(...) nosotras andábamos entre las bolsas llenas de pelusas, y era un trabajo de 8 horas, tenías que entregar 3600, 3700 bolsas cosidas, por que en ese tiempo viste que estaban los bolseros, entonces estaba la máquina de bolsas que después llevaban al puerto para embolsar el trigo (...) Y si, se pagaba bien y todo, pero era sacrificado, pero había trabajo como todo. El puerto igual, el puerto, los pescadores, la Junta de Granos, ¡lo que era antes la Junta de Granos! <sup>25</sup>.

La zona portuaria no era un área cerrada, ya que se realizaban distintas actividades en simultáneo, tanto desde el trabajo como la recreación en sus diversas formas. Por otro lado, la sola mención de la palabra “puerto” engloba no sólo el espacio físico, sino el sector que

---

Buenos Aires, Ministerio de Economía, 1971).

24 El Diagnóstico Preliminar para Bahía Blanca de 1971, registra en los años 1968 y 1969, la salida por el puerto local 6.862 y 434.000 Tn. respectivamente de petróleo y derivados, mientras que para el mismo período, se exportaron 2.868 y 22.000 Tn. de gas licuado. Respecto a frutas, en los mismos años pasaron por el puerto 120.856 y 176.485 Tn. respectivamente (Este diagnóstico tomo como base en este caso, datos de la secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo INDEC).

25 Entrevista a Ida Muhamad, abril de 2011.

permite la unión con el mar. El diario La Nueva Provincia, presenta al pie de una fotografía del balneario Galván una descripción de esta situación “Ni Saint Tropez, ni Miami Beach, ni Punta del Este... Sino tan sólo Galván. Pero que para los bahienses es muy querido porque es parte de la vida misma de la ciudad que crece. Amarrado al muelle un buque, un petrolero; solo uno, ahora... puede que en el futuro se vean más...”<sup>26</sup>

La cita gráfica la imagen que se tenía del sector costero, una zona dinámica que ofrecía distintas experiencias de contacto a la comunidad con el agua, el aire marino y las actividades diarias que allí se desarrollaban, generando una experiencia de apropiación si se quiere, única que hacía sentir a los que se acercaban, que formaban parte de ese paisaje portuario, lo que por otra parte transformaba a los muelles en puntos concurridos, especialmente los fines de semana

Pescábamos, íbamos al muelle de hierro y capaz que un domingo había doscientos tipos pescando ahí en el muelle, todos sentados ahí con el equipo de mate y todo, carnada...<sup>27</sup>.

Íbamos a Galván, íbamos a pescar a ese muelle, nunca pasó nada, nunca hubo una diferencia tan grande que nosotros nos bañábamos tranquilamente en esos sectores... y pescábamos, y no pasaba nada... nunca hubo problema...<sup>28</sup>.

Recuerdo estar en la playita que decíamos de los pescadores, y decir ‘¡hay! Vamos que está entrando un buque’... venían los remolcadores con un barco grande, y bueno, era la novedad ir a ver ese barco que estaba entrando al puerto. Entonces las actividades eran en simultáneo<sup>29</sup>.

El paisaje portuario comprendía las embarcaciones, las instalaciones y las islas aledañas al otro lado del canal de acceso

El paisaje era sí... agradable por que vos tenías bien un paisaje marino, o sea más contacto. Si vos estabas por ejemplo en la usina y mirabas hacia la derecha, tenías todo lo que es el Puerto Nacional, bueno con los barcos cerealeros, ya hacia la izquierda no por que en su momento no

---

26 Diario La Nueva Provincia, 1969, “Maldonado y Galván. El veraneo bahiense”.

27 Entrevista a Pedro Caballero, abril de 2011.

28 Entrevista a Pedro Martos, marzo de 2011.

29 Entrevista a Olga María del Pozo, febrero de 2012.

había nada, nada más la parte de humedal, donde se veía muy bien el curso de marea baja, marea alta...<sup>30</sup>.

El puerto y sus inmediaciones fue un actor dentro del entramado urbano, inmerso en redes de poder, en las que se mezclaron los intereses tanto del Estado, del capital privado, e incluso, de la comunidad. Además ocupa una posición privilegiada dentro del discurso hegemónico en cuanto al desarrollo y el rol que debe cumplir Bahía Blanca sobre una amplia región, problemática que daremos tratamiento más adelante. Por lo tanto, las reformas infraestructurales como adaptación de muelles y la profundización del canal de acceso a puertos por dragado, fueron impulsadas tanto por el ejecutivo nacional, como por los intereses económicos locales articulados, en algunos casos, con las “fuerzas vivas”, las que a su vez, tuvieron una representación directa en el interior de la comunidad (entidades barriales, clubes sociales y deportivos, agrupaciones profesionales, entre otras). En este sentido la Comisión de Fomento de Ingeniero White trabajaba a inicios de 1969 sobre: “...*construcción de la unión de las tres rutas y acceso al puerto de Ingeniero White (...), situación de los ocupantes de los terrenos ante el desalojo de la Comisión Nacional de Construcciones de Silos, para ubicar una playa de estacionamiento para camiones en el Boulevard Juan B. Justo.*” (L.N.P., “Problemas Whitenses”, 1969).

Por otro lado, debemos tener presente que el puerto local se encuentra integrado históricamente al sistema portuario nacional, y al ser uno de los más adecuados dentro del territorio, se debió adaptar a las demandas de modernización del transporte marítimo internacional para continuar operativo. Por este motivo es erróneo considerar que se desconociera por parte de la comunidad whitense la posibilidad de transformaciones que éste pudiera sufrir entonces. Realizar esas inversiones suponía mantener fuentes de trabajo, sobre todo cuando se puso en riesgo la continuidad de exportación de fruta proveniente del Alto Valle, debido a una diferencia de precios por cajón, con el puerto de Buenos Aires, cuyas tarifas eran más económicas<sup>31</sup>. Esto supone una tensión entre lugar y espacio de capital, ya que se resaltó la importancia del puerto a nivel regional y la necesidad de modernizarlo y conservar una salida para la exportación cercana a los productores del Alto Valle, en este caso. El lugar está conectado a otras áreas, regiones, incluso a escala global, por lo que en

---

30 Entrevista a Olga María del Pozo, febrero de 2012.

31 La tarifa por cajón de fruta a exportar por el puerto de Ingeniero White, era de u\$1,70 mientras que por el puerto de Buenos Aires u\$1,55.

determinadas circunstancias políticas o económicas, puede adquirir notoriedad y el Estado o el capital pueden requerir intervenir en él con fines puntuales, convirtiendo en muchos casos a ese lugar en espacios de capital, sujetos a otra lógica impuesta desde arriba.

El puerto hacia el interior de la localidad, cumplió también una función motriz, ligadas tanto a la actividad marítima como a la satisfacción de diversas necesidades de quienes trabajaban en el puerto, ferrocarril y las embarcaciones. Se crearon industrias pequeñas y medianas; se establecieron prestadores de servicios como bancos, tiendas, locales comerciales varios; y también surgieron espacios para la recreación, como los cines y las cantinas. Esto contribuyó a consolidar en la memoria una imagen de Ingeniero White como un sector dentro de la trama urbana, independiente, y hasta autosuficiente:

mucho comercio, muchísimo, teníamos cine, zapatería...el mercado, un mercado había... banco había, Banco del Sur... sureño (...) el Nación, el Credicoop y el Provincia, pero antes había más, eran como cinco bancos (...) teníamos todo acá. Yo cuando me casé compre todo acá en White, todo, todo, no tenía necesidad de irme a Bahía... todo comprabas acá... todo<sup>32</sup>.

Éramos más felices, la gente, el pueblo de White se componía: pescadores, ferroviarios, la Junta de Granos, pero éramos familias felices, no tanta tecnología, pero era feliz el pueblo (...) Vivimos todos hechos un chiche nosotros, con las carencias que había, pero éramos felices, nos divertíamos en el verano, íbamos a los balnearios, íbamos a la pileta de Comercial, los balnearios, pero teníamos lugar para todo (...) Dos cines teníamos... uno está abandonado, está ahí en la calle Guillermo Torres (...) los sábados y los domingos se le decía... el “paseo del perro”, empezaba en Guillermo Torres y terminaba en el muelle de los elevadores<sup>33</sup>.

La cuestión del lugar está siempre presente en el relato oral, aparece dentro de la memoria, donde el puerto se convierte en un elemento más de la comunidad integrado a los itinerarios cotidianos y a las historias de vida de las personas. No era aún un espacio de autoridad, entendido éste como aquel que es marco de relaciones de poder político, militar o económico, las que acaban impregnando el espacio físico (Sennett, 1991). Siguiendo a Milton Santos, podemos afirmar con él que

---

32 Entrevista a Ida Muhamad, abril de 2011.

33 Entrevista a Pedro Caballero, abril de 2011.

El sujeto en el lugar estaba sometido a una convivencia duradera y repetitiva con los mismos objetos, los mismos trayectos, las mismas imágenes, de cuya construcción participaba: una familiaridad que era fruto de la historia propia, de la sociedad local y del lugar, donde cada individuo era activo (Santos, 2000: 279).

El significado del puerto dentro de la comunidad de Ingeniero White, trascendió lo económico, ya que a pesar de su complejidad, fue factible de la apropiación por parte de los trabajadores y sus familias (el uso de los muelles como sitio de recreación durante los fines de semana), los pescadores y el resto de la población que se acercaba hasta sus inmediaciones.

### **5. La naturaleza en el modelo de acumulación desarrollista.**

El modelo de acumulación desarrollista impulsado en nuestro país, se insertó en una línea de pensamiento y acción política más amplia, basada en la teoría de la dependencia. Según esta teoría, el avance de unas regiones se debe al atraso de otras. El trasfondo es una relación desigual entre los países, empleándose en este caso la denominación países desarrollados y subdesarrollados. La periferia pasó a estar conformada por aquellas naciones con una tradición de explotación y sometimiento efectuado por las más poderosas, esto es lo que caracterizó a Latinoamérica, África y Asia. Para abandonar esta situación, se debía apostar a renunciar paulatinamente el perfil exportador de materias primas e iniciar el camino de la industrialización. Si bien la propuesta apareció luego de la segunda posguerra bajo la influencia de Estados Unidos, en América Latina el organismo encargado de impulsar esta línea de pensamiento y nuclear a los referentes más importantes como Prebisch, fue la CEPAL<sup>34</sup>. La cuestión era lograr el desarrollo y cómo hacerlo

En cierto modo, la idea del desarrollo, fue un sustituto y una variante de la idea del progreso. Como ésta, contiene una interpretación del proceso histórico en términos de etapas sucesivas de mejoramiento creciente de la vida individual y colectiva. Ambas están igualmente volcadas hacia el futuro y celebran el avance de la ciencia y de la técnica (...) ¿Qué las diferenciaba? La vocación industrialista y el liberalismo (Altamirano, 2001: 67).

---

34 Comisión Económica para América Latina, es creada en 1948. Es una de las cinco comisiones regionales de Naciones Unidas. Sus funciones son coordinar acciones para la promoción, reforzar las relaciones económicas entre los países y de éstos con las demás naciones del mundo.

Uno de los problemas a solucionar era la necesidad de establecer una industria de base fuerte, para ello debían aprovecharse los abundantes recursos naturales del país, principalmente los relacionados con producción de energía y materias primas para la industria química y siderúrgica.

Desde la perspectiva deconstructivista generada en las últimas décadas sobre el discurso del subdesarrollo, Arturo Escobar afirma que es una creación de los países desarrollados del norte para crear un nuevo campo de intervención y explotación. Para ello se elaboró un discurso sobre la necesidad de combatir la pobreza y el estancamiento de países que estaban fuera de la órbita de Europa y Norteamérica, pero “existieron otros factores que dieron forma al discurso del desarrollo; entre ellos se hallaban la guerra fría, la necesidad de nuevos mercados, el temor al comunismo y la superpoblación, y la fe en la ciencia y la tecnología” (Escobar, 1996: 71).

La propuesta desarrollista se transformó en parte del pensamiento hegemónico tanto en los círculos intelectuales, como políticos e institucionales, perdurando hasta la actualidad. Tanto es así que este modelo de acumulación continuo vigente bajo el gobierno de facto de 1966, autodenominado “Revolución Argentina” y encabezado por el general Onganía, y se transformó en guía de acción en lo referente a política económica, social y de seguridad. Ello queda evidenciado en el objetivo político general de gobierno

Consolidar los valores espirituales y morales, elevar el nivel cultural, educacional, científico y técnico; eliminar las causas profundas del actual estancamiento económico, alcanzar adecuadas relaciones laborales, asegurar el bienestar social y afianzar nuestra tradición espiritual inspirada en los ideales de libertad y dignidad de la persona humana, que son patrimonio de la civilización occidental y cristiana, como medios para restablecer una auténtica democracia representativa en la que impere el orden dentro de la ley, la justicia y el interés del bien común, todo ello para reencauzar al país por el camino de su grandeza y proyectarlo hacia el exterior<sup>35</sup>

Para llevar adelante este proceso, el ejecutivo promulgó la ley n° 16.964, denominada Ley Nacional de Desarrollo, a través de la cual se creó el Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo<sup>36</sup>. Este estaba compuesto, a su vez, por dependencias de carácter

---

35 Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, Tomo I, 1970, p. 21.

36 En el caso de la provincia de Buenos Aires, se crea el Sistema Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo, por decreto n° 3.880/66. Los organismos planificadores a nivel provincial tiene similitud con los de orden nacional: el CO.PRO.DE. (Consejo Provincial de Desarrollo); el

jerárquico: el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo) y su secretaría; las oficinas regionales de desarrollo; las oficinas sectoriales de desarrollo; los organismos estatales de información técnica, y los entes de consulta y participación. Las funciones principales eran el diagnóstico, la planificación y la ejecución.

Esta estructura de trabajo creada bajo un gobierno autoritario, buscó actuar en base al pragmatismo para lograr su cometido. En este sentido, y teniendo presente nuestro marco teórico, podemos afirmar que aquí se pone en acción un modelo de representación y comprensión del territorio en base al discurso del desarrollo, que busca aprehender por medio de la ciencia y la técnica (a través del trabajo de los organismos mencionados en el párrafo anterior), las fortalezas y debilidades de los distintos lugares para transformarlos con cooperación, en algunos casos, del capital internacional. Este accionar responde a una lógica de las verticalidades que *“son vectores de una racionalidad superior y del discurso pragmático de los sectores hegemónicos, que crean un orden cotidiano obediente y disciplinado”* (Santos, 2000: 241). Estas confluyen y se objetivan en los lugares, componentes de las horizontalidades en las que se desenvuelven la cotidianeidad, la resistencia y el conflicto.

Retomando la pregunta que formuláramos al inicio del trabajo ¿Qué entienden por “naturaleza” los planificadores y el poder político? Si consideramos que la naturaleza es una elaboración social occidental, debemos tener presente que dentro de esta línea de pensamiento y acción por décadas se ha considerado a aquella como una “canasta de recursos” (Gudynas, 2004), pues se parte desde una visión utilitarista, donde la naturaleza está separada del hombre y de la sociedad, enocntrándose a su servicio. Esta representación está arraigada en la cultura occidental desde el relato religioso cristiano, fortalecida luego con la Ilustración y el racionalismo en el siglo XVII en Europa. La mirada mecanicista se trasladó al mundo natural, el cual es también resguardo de lo peligroso y salvaje. Estas imágenes fueron utilizadas en los nuevos territorios sobre los que fue avanzando la cultura europea, catalogando, explotando y, en parte, estigmatizando espacios.

Podemos afirmar que en la estructura elaborada por el gobierno dentro del período de estudio, la naturaleza ocupó un lugar importante, aunque en los informes de estos organismos, como la Asesoría Provincial para el Desarrollo (AS.PRO.DE), apenas es mencionado el término, apareciendo esporádicamente bajo una perspectiva científica. Esto debido, en parte, a

---

AS.PRO.DE. (Asesoría Provincial de Desarrollo); el AS.MI.DE. (Asesoría Ministerial de Desarrollo) y las oficinas municipales de desarrollo.

que uno de los propósitos desarrollistas fue lograr el adelanto en las industrias de base, por lo que fue necesario la prospección, estudio y explotación de fuentes de recursos naturales minerales y energéticos (petróleo, gas, aprovechamiento de los ríos caudalosos).

Relacionado con lo anterior, se fomentó dentro del ámbito provincial, la investigación científica sobre los campos de las ciencias físicas y naturales, aplicando ese conocimiento al aprovechamiento de los recursos naturales, en este caso el rol de investigación y formación de futuros técnicos y especialistas en el ámbito bonaerense, recae sobre la CIC, Comisión de Investigaciones Científicas. Precisamente dentro de las investigaciones requeridas se encontraban las ciencias biológicas, ciencias naturales no biológicas y la tecnología. Al respecto se planteaban los temas prioritarios de investigación como son: control de plagas, estudios sobre las circunstancias biológicas de las almejas de la costa atlántica (ciencias biológicas); la posibilidad de utilizar energía geotérmica, potencial del acuífero de Bahía Blanca, relevamiento geológico del área serrana, estudios geológicos en la zona de la ría local a los fines de conocer las relaciones en la pérdida de calado de los puertos de Ingeniero White y Puerto Belgrano, estudios sobre procesos de erosión en el oeste bonaerense y su avance en los últimos diez años (ciencias naturales no biológicas); en tanto que en tecnología se observaba una preocupación por la posibilidad de aprovechar zonas secas, obtener hidrocarburos de fuentes no renovables, mencionándose la temática medio ambiental con la necesidad de tratar los efluentes industriales.

Como puede observarse existió un interés por preservar y controlar determinados recursos (tierra, aire, agua), ante efectos de sobre explotación, desertificación y contaminación: *“Evitar la contaminación de las aguas, del aire y de los suelos, estableciendo normas severas y asegurando el estricto control de su cumplimiento”*<sup>37</sup>. El interés económico fue la principal motivación, que en este caso impulsada por el Estado que pretendió “desarrollar un papel protagónico” en las actividades claves para este modelo de acumulación, como eran: las industrias básicas de hierro y acero; la industrialización de productos forestales; extracción, industrialización y comercialización de cobre, petróleo, gas y uranio. Por lo tanto se debían buscar nuevas fuentes de recursos. En cuanto al medio ambiente, si bien el concepto aparece, al igual que la contaminación, no se esbozó una planificación que contemplara ejecución de obras y control, al menos ello no es expuesto en las fuentes.

### **5.1. Posición estratégica de Bahía Blanca.**

---

37 Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, Tomo I, 1970, p. 257.

Para llevar adelante este modelo, y en la búsqueda de potenciar el interior del país, el territorio se dividió en ocho regiones: Patagonia, Comahue<sup>38</sup>, Cuyo, centro, noroeste, noreste, pampeana y metropolitana. La provincia de Buenos Aires se encontraba distribuida dentro de las regiones pampeana, metropolitana y Comahue. Esta última abarcaba quince partidos del suroeste bonaerense, entre ellos Bahía Blanca. En este proceso *“el desarrollo debe ajustarse a las situaciones ecológicas y geopolíticas especiales de cada área”*<sup>39</sup>. Dentro del programa planificador un espacio territorial clave fue la Patagonia, que aun continua siendo definida como un “vacío” y portadora de infinitos recursos, por lo tanto un espacio desarrollable. Esta etapa de desarrollo es la continuación de la “conquista del desierto”, en este caso Bahía Blanca se constituiría como un centro dinámico dentro de la nueva región Comahue y cumpliría la función de nexo entre la zona pampeana y la Patagonia. En tal sentido desde el gobierno de Arturo Frondizi se hizo más evidente esta idea, tal cómo lo expresó en oportunidad de visitar la ciudad en 1958: *“Bahía Blanca (...), sirvió de atalaya para la lenta y heroica integración de la Patagonia en la comunidad nacional”* (Eberle, 2007: 9). En consonancia con este discurso, desde los voceros del capital privado con intenciones de invertir en el área, se manifestaba lo siguiente

El logro de que en nuestra querida ciudad se gesticone el desarrollo industrial, que sin lugar a dudas extenderá sus beneficios a la zona de influencia de Bahía Blanca y Comahue, para, que de una vez por todas consolidar en un frente completo los afanes del general Julio Argentino Roca, quien junto a los sables de sus abnegados soldados supo llevar médicos, científicos y profesionales, para colonizar esas extensas áreas sureñas ganándolas a la riqueza y desarrollo nacional<sup>40</sup>.

---

38 En 1960 se conforma la Comisión Especial para el Estudio del Desarrollo Integral de la Zona de Influencia de los ríos Limay, Neuquén y Negro, por resolución del Senado Nacional. En las justificaciones sobre esta regionalización, se buscaba impulsar un área geográfica con una extensión de 310.000 km. Cuadrados, que ya contaba con un avance mayor al resto de la Patagonia, en la cual por medio de los núcleos dinámicos ya establecidos (zonas bajo riego, industrialización incipiente), se potenciaba la influencia de éstos sobre su área de influencia. Esta propuesta se fue modificando en cuanto a qué territorios incluiría, tanto es así que en 1971, en el diagnóstico preliminar para la conformación de Bahía Blanca como polo de desarrollo, se incluía a las provincias de Neuquén, Río Negro, parte de La Pampa y quince partidos de la provincia de Buenos Aires. Sin embargo, esta regionalización no llegó a consolidarse en el tiempo.

39 Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, Tomo I, 1970, p. 37.

40 La Nueva Provincia, 25 de mayo de 1971, “Nota del delegado local de Dow al titular del ente empresario”. (Recorte de archivo del diario).

De este modo se expresaba el delegado local de la firma Dow Chemical por medio de la prensa local a sus pares del ámbito empresario bahiense, legitimando a través de la historia y el proceso de ocupación de estas tierras a fines de siglo XIX, la apropiación y explotación de la región norpatagónica por parte de la industria con apoyo del Estado.

En este avance hacia el sur por parte del Estado bajo un régimen autoritario, el primer sector que tiene valor económico y estratégico<sup>41</sup> es el norte patagónico, esa valorización fue otorgada por una concepción de naturaleza y progreso embebida por ideas y representaciones decimonónicas. Junto a este ordenamiento territorial, se establecerían los polos de desarrollo, de los cuales Bahía Blanca fue el que generó mayor expectativa<sup>42</sup>. El centro de desarrollo funcionaría como fuente de abastecimiento, mercado y centro de redistribución

En el discurso de presentación de la ciudad como polo, el gobernador interventor, Gral. Francisco Imaz, resaltó la relevancia de éstos: *“son el ariete para quebrar el macrocefalismo del Área Metropolitana y proporcionar a todos los bonaerenses igualdad de oportunidades”*<sup>43</sup>. Dentro de las fortalezas con las que contaba la ciudad, se destacó su cercanía a fuentes de recursos naturales claves: *“La dotación infraestructural física, en especial vial y energética, ésta última tanto en cuanto a la disponibilidad de energía eléctrica como petróleo y gas natural, constituye otro importante elemento locacional”*<sup>44</sup>

Bahía Blanca tiene todos los recursos naturales y humanos disponibles en abundancia: adecuado abastecimiento de materias primas, puerto profundo de libre acceso, núcleo social en pujante crecimiento, la Universidad Nacional del Sur y la Universidad Tecnológica, talleres de mantenimiento y reparaciones, abundancia de ingenieros y técnicos<sup>45</sup>.

---

41 Las relaciones con Chile se trazan entre dos líneas, por un lado los reclamos territoriales del vecino país en distintos momentos históricos; y por el otro de conexión comercial a través de los corredores biocénicos. En el caso de Bahía Blanca se trató de unir este puerto con el de Talcahuano localizado a la misma latitud, uno de esos proyectos fue el ferrocarril Trasandino, propuesto a mediados del siglo XX. Uno de sus impulsores fue el ingeniero Domingo Pronsato.

42 Los otros polos de crecimiento eran Quequen-Mar del Plata y Tandil-Olavarría.

43 Discurso de Gral. Francisco Imaz, Sierra de la Ventana, 1968.

44 Discurso del Ministro de Economía de la provincia de Buenos Aires, Dr. José María Dagnino Pastore, Sierra de la Ventana, 31 de agosto de 1968.

45 Diario La Nueva Provincia, 1969, “Onganía firmó anoche el decreto. Fue Autorizada la radicación de Dow Química en Bahía Blanca”.

Además de ser el centro de mayor dinamismo conectado con el norte patagónico, ya que aquí confluían el oleoducto y gasoducto provenientes de Neuquén y Santa Cruz, el puerto actuaba como exportador de frutas de la región rionegrina; la zona de influencia de Bahía Blanca era rica en tierras para la siembra de trigo, sumándose a ello la pesca oceánica y la infraestructura con la que contaba entonces la terminal portuaria.

El puerto fue el eje articulador clave dentro de este núcleo. En este marco se planteó la necesidad de adaptarlo a las nuevas demandas del transporte marítimo internacional (buques con mayores dimensiones), mejorar la infraestructura de muelles, depósitos, circulación vial, acondicionamiento de “espacios vacíos” para nuevos usos de carácter industrial y logísticos (adquirió importancia el transporte por camiones), posicionándose de este modo como el mejor puerto de aguas profundas del país. Una de las obras más relevantes era el dragado para profundizar el canal de acceso para buques de mayor porte, tarea que se realizó periódicamente, pero que en este caso, comprometió al entorno costero directamente

El plan de expansión de los puertos locales comprende una afectación global de 5.400 millones de pesos. Durante 1969 y 1970 deberían producirse las inversiones fundamentales (...) el puerto crecerá en el sector ubicado entre Ingeniero White y Puerto Galván. Se derribaría el muelle de hierro (...) y se construirían nuevos muelles con profundidades de 40 pies (...) aunque se podrían proceder al relleno de las tierras bajas correspondientes arrojando sobre ellas todo el barro y arena procedentes de los trabajos de dragado.<sup>46</sup>

El polo de desarrollo como instrumento de esta política, acabó generando “ciertos espacios económicos”<sup>47</sup>, los que respondían a las necesidades del capital, por lo que podemos hablar ya de nuevos espacios de capital en la concepción de Harvey (2007). Por otro lado, se tiendieron nuevas redes de carácter horizontal entre los sujetos económicos, las autoridades y, en algunos casos, la comunidad local. De este modo, se generó un “espacio-plan” cuyo fin fue conseguir la localización a futuro de capitales que lograrán un uso más eficiente de los recursos, es decir, potenciar las zonas desarrollables y ocupar o incentivar los espacios “vacíos”. Se operó desde una lógica negadora de la existencia de formas de comprensión de esos espacios, los cuales estaban habitados y atravesados por redes comunitarias, incluso en

---

46 Diario La Nueva Provincia, 5 de enero de 1969, editorial, “Aguas profundas. Plan de expansión de nuestros puertos”.

47 Discurso del Ministro de Economía de la provincia de Buenos Aires, Dr. José María Dagnino Pastore, Sierra de la Ventana, 31 de agosto de 1968.

los casos de menor población como el caso de la Patagonia, donde se gestaron a lo largo de años. A estas horizontalidades, se impuso en ese momento la verticalidad por medio de los organismos creados a tal fin anteriormente expuestos, junto a los intereses de multinacionales como en el caso de Dow Chemical y su interés por Bahía Blanca.

## **5.2. Capital privado y fragmentación del lugar.**

*“Íbamos a tener mucho más trabajo...” (Pedro Martos).*

Como hemos expuesto hasta aquí, el modelo de acumulación desarrollista necesitó tanto de la planificación e intervención del Estado como actor de ejecución, pero además, de la participación del capital privado

el desarrollo económico nacional debe basarse esencialmente en la formación interna del capital y en incrementos sustanciales de las exportaciones industriales y agropecuarias. El capital de origen externo podrá contribuir al desarrollo del país, en la medida en que no afecte los intereses de la nación<sup>48</sup>.

Junto a la estructura creada expuesta anteriormente, se promulgó la Ley de Promoción del Desarrollo Industrial (Nº 7.474), la que priorizó la instalación de nuevas plantas o ampliación de las existentes, y que fueran de prioridad a los fines del proyecto desarrollista. Uno de los beneficios fue la exención de impuestos a actividades lucrativas e inmobiliario básico, por el lapso de diez años.

En ese momento una de las industrias base prioritaria era la petroquímica. Argentina contaba con antecedentes en esta rama con PASA (Petroquímica Argentina S.A.) y la Dirección General de Fabricaciones Militares. Sin embargo en el mercado internacional en esta década tuvieron auge los productos sintéticos y derivados del petróleo, con diversos usos en la vida cotidiana, convirtiéndose en productos de consumo masivo (como los plásticos, telas, colorantes, conservantes, fertilizantes, etc.). Una de las empresas multinacionales que apareció como un actor decisivo en el ámbito nacional y local fue Dow Chemical, de origen norteamericano, la cual se encontraba radicada en el país desde la década de 1950, buscando en estos momentos expandirse al interior con plantas especializadas.

---

48Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, Tomo II, 1970, p. 259.

Como fue expuesto anteriormente es debido a las condiciones con las que contaba Bahía Blanca y su declaración como polo de desarrollo, que fue elegida para la radicación de una planta de características similares a las que la empresa poseía en Estados Unidos<sup>49</sup>. La presentación del proyecto ante el gobierno nacional en 1968 junto a las visitas a la ciudad por parte de directivos de la empresa y las negociaciones con distintos actores (Estado, fuerzas vivas locales e instituciones como la Universidad Nacional del Sur), permitió visualizar la objetivación en el espacio planteando de este modo la utilización del frente costero aprovechando los puertos.

En tal sentido, debemos considerar dos procesos de transformación del sector costero que responden a las necesidades de acumulación de capital, por un lado la optimización de los puertos de Ingeniero White y Galván con el dragado del canal de acceso como obra principal, logrando una mayor adaptabilidad a las nuevas demandas del tráfico marítimo; y por otro, el desarrollo de un parque industrial y petroquímico aprovechando los terrenos fiscales linderos con la costa y cercanos a los gasoductos y oleoductos que hasta ese momento tuvieron otros usos, entre ellos como balnearios y de contacto con el mar por parte de la población local.

Si bien el frente costero sufrió el impacto de las actividades humanas paulatinamente desde la fundación de la ciudad, fue en este momento en que se comenzó a trazar un futuro distinto para ese sector, básicamente se lo valorizó como un nuevo espacio de capital, destruyendo o adaptando lo construido bajo modelos de acumulación anteriores, o pasando al dominio privado extensos sectores, desplazando a la comunidad hacia el interior urbano, negándosele desde ese momento un espacio esencial.

David Harvey plantea este tipo de transformaciones producto de la acumulación del sistema capitalista, de la siguiente manera

Para superar los obstáculos espaciales y ‘aniquilar el espacio mediante el tiempo’, se crean estructuras que acaban por convertirse ellas mismas en obstáculos para la nueva acumulación. Estas estructuras espaciales se expresan, por supuesto, en la forma fija e inamovible de los medios de transporte, la fábrica y otros medios de producción y consumo que no se pueden mover sin ser destruidos (...) De esta forma el capital pasa a representarse en forma de paisaje físico creado a su propia imagen, creado como valores de uso para potenciar la acumulación progresiva de capital en una escala creciente. El paisaje geográfico que el capital fijo e inmóvil comprende es a un tiempo la gloria coronada del anterior desarrollo del capital y una prisión que inhibe un mayor progreso de la acumulación... (Harvey, 2007: 265).

---

49 La otra opción para establecerse, era Yucatán, en México.

En el caso de Ingeniero White, la localidad fue objeto en estos años una serie de impactos producto de este avance del capital y de obras de carácter estatal. El barrio Saladero fue uno de los afectados, localizado sobre el Boulevard Juan B. Justo a fines de la década de 1960 muchas de las familias que vivían allí fueron desalojadas

Las autoridades de la Sociedad de Fomento whitense consideraron posteriormente la situación de 40 familias –que forman un grupo de 181 personas- sobre las que pende amenaza de desalojo inmediato de las tierras fiscales que ocupan en el barrio Saladero (...) a fin de dar paso a la construcción de una playa de estacionamiento para camiones, obra que cumplirá la Junta Nacional de Granos. Hoy a las 11, una delegación de aquél núcleo será recibida por el delegado municipal señor Roberto Manllini.<sup>50</sup>

Estas familias fueron instaladas en nuevos barrios construidos en cercanías del nuevo espacio industrial. De esta manera la comunidad local comenzó a sufrir la alteración de su lugar, fue testigo de cómo comenzó a cambiar la vida cotidiana y el mundo del trabajo. Ya no había estabilidad laboral, ni tampoco política, sumado a que bajo un gobierno autoritario libertad de movimiento dentro del espacio urbano se limitaba bajo la vigilancia: *“bueno, tal es así que prohibían andar en corrillo... no se podía andar tres o cuatro personas juntas que ya parecía algo sospechoso”*<sup>51</sup>. Nuevamente aparece la tensión en el lugar, en este caso ya no solamente abarcando lo físico, sino afectando la vida cotidiana que en esta comunidad se desarrollaba dentro de los marcos que brindaba la seguridad laboral.

En este marco la promesa de la instalación de un polo petroquímico no generó resistencias en la población. Aún no se tenía conocimientos sobre los impactos en el medio ambiente, la salud y el riesgo de accidentes que este tipo de industrias genera. En el discurso hegemónico del desarrollo que se alentaba entonces, se vio la posibilidad tantas veces postergada, de que Bahía Blanca se transformara en la gran ciudad industrial del sur. Un actor clave en el que se centran las expectativas, además del accionar del Estado, fue el capital trasnacional representado por Dow Chemical<sup>52</sup>. Como se señaló precedentemente, en el año

---

50 Diario La Nueva Provincia, 13 de enero de 1969, “Gestiones ante entes oficiales. Analizáronse problemas vecinales en Ingeniero White”, p. 2.

51 Entrevista a Pedro Martos, marzo de 2011.

52 Dow Chemical es una compañía norteamericana fundada en 1897 en Midland, Michigan, por Herbert Dow. En 1942 comienza su expansión a nivel internacional, y en 1957 se instala en Argentina. En sus inicios lideró la producción y venta de bromo, en la actualidad es una de las empresas líderes a

1968 la empresa inició las tratativas con el gobierno nacional eligiendo Bahía Blanca por su puerto, la disponibilidad de materias primas como petróleo y gas, y su cercanía a salinas para la elaboración de soda caustica. En este aspecto cumplía con una de las premisas dentro de la planificación desarrollista del gobierno: *“alentar la integración de las actividades extractivas con las manufactureras y promover la transformación de los minerales en el lugar de origen, especialmente en las zonas menos desarrolladas del país”*<sup>53</sup>.

Por parte de la empresa se destacaban las ventajas con las que contaba la ciudad: ser un centro de importancia comercial regional; la presencia de casas de estudio con carreras técnicas (Universidad Nacional del Sur y la Universidad Tecnológica Nacional); la conexión vial con ciudades importantes del país y la posibilidad de concreción del corredor bioceánico con Chile (Bahía Blanca-Talcahuano); sumado a la accesibilidad a recursos naturales y puerto expuesta en el párrafo anterior.

No obstante, lo que más expectativa generó, fue la promesa de nuevas fuentes de trabajo y efecto “derrame” sobre diversas actividades comerciales, laborales e industriales a nivel local y regional. Desde el Estado, el General Juan C. Urriburu, en ese momento director de Fabricaciones Militares, afirmaba estableciendo una comparación con otros lugares del país como Zapla, que: *“donde había 300 pobladores, hoy existen 17.000, gracias a la influencia de los altos hornos. No quiere decir esto que en Bahía Blanca, la multiplicación será la misma”*<sup>54</sup>. En tanto para los voceros de la multinacional, ésta continuaba la “conquista” de fines de siglo XIX de la Patagonia, uniéndose a los esfuerzos actuales de carácter desarrollista del gobierno

Con motivos del éxito obtenido en el logro de que en nuestra querida ciudad se gesticule el desarrollo industrial, que sin lugar a dudas extenderá sus beneficios a la zona de influencia de Bahía Blanca y Comahue, para, de una vez por todas consolidar en un frente completo los afanes del general Julio Argentino Roca (...) para colonizar esas extensas áreas sureñas ganándolas a la riqueza y desarrollo nacional (...) La radicación petroquímica en Bahía Blanca, puerta de la Patagonia, es el inicio de la conquista industrial de esta amplia y rica zona

---

nivel mundial en la producción de químicos y agroquímicos.

53 Planificación del Desarrollo en la provincia de Buenos Aires, Tomo I, 1970, p. 264.

54 Diario La Nueva Provincia, 9 de junio de 1971, “Declaraciones del General Juan C. Urriburu. Antes de tres meses quedará constituida la sociedad que explotará petroquímica”.

para los argentinos, logrando un importante paso más en la integración horizontal y vertical de nuestra patria.<sup>55</sup>

El establecimiento de este complejo industrial contó con el aval de las “fuerzas vivas” locales<sup>56</sup>, nucleadas en parte entorno a la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca (compuesta por 44 cámaras), quienes también apoyaban el discurso del desarrollo del sur argentino. Sus actuaciones en el orden público se volvieron más frecuentes cuando la propuesta de Dow Chemical comenzó a postergarse. Entonces intercedieron ante el Ministerio de Economía y Trabajo y el presidente. La expresión “fuerzas vivas” se refiere en el orden local a aquellos sectores de la comunidad con una determinada importancia económica, que tradicionalmente tuvieron influencia sobre las decisiones que involucraban el bien común, en este caso el posicionamiento que tomaron fue de plegarse al discurso hegemónico sobre el destino de Bahía Blanca como centro de desarrollo. No obstante, éstas no representaban la totalidad de la comunidad, dado que quedaron por fuera grupos, sindicatos, gremios cuyas voces no se reflejan en las fuentes consultadas.

Para la comunidad de Ingeniero White la llegada del capital trasnacional significó una promesa de nuevas fuentes de trabajo

Íbamos a tener mucho más trabajo (...) por que el trabajo en sí del puerto era temporario, o sea el estibador, no el de la Junta Nacional de Granos ni el ferrocarril, el ferrocarril era estable, todo el año se trabajaba, pero en sí del estibador, no. Si había buena cosecha, entonces nosotros teníamos mucho más trabajo... y si no teníamos que salir, ir al campo, ser una especie de peón golondrina (...) Empezaron con que ‘no, haciendo estas cosas’ íbamos a tener mucho más trabajo estable, iba a quedar mucha más gente empleada (...) ¡Y claro! Uno no conocía bien lo que era una empresa.<sup>57</sup>

55 Diario La Nueva Provincia, 25 de mayo de 1971, “Nota del delegado local de Dow al titular del ente empresario”

56 Las siguientes entidades integraban este poderoso actor local: Asociación Dirigentes de Ventas, Asociación Publicitaria del Sur, Asociación Ganaderos y Agricultores, Asociación de Cooperativas Argentinas, Asociación Bahía Blanca de Pie, Asociación Empleados de Comercio, Cámara Junior, Centro Martilleros de Bienes Raíces y Hacienda, Centro Consignatarios de Hacienda del Sur, Centro Consignatarios de Frutos del País, Centro de Ingenieros de Bahía Blanca, Confederación General del Trabajo Delegación Regional Bahía Blanca, Federación Argentina de Cooperativas Agrarias, Liga del Sur, Rotary Club Bahía Blanca, Club de Leones, Sindicato de Industrias Químicas y Afines, Sindicato Choferes de Camiones y Afines, Sindicato de la Industria del Cuero y Afines, Sociedad Rural de Bahía Blanca, Círculo de Periodistas Deportivos del Sur, Confederación de Sociedades de Fomento y Unión de Almaceneros Minoristas.

57 Entrevista a Pedro Martos, marzo de 2011.

Lo que pasa que viste, era la promesa, en ese momento ya el puerto eh... ya estaba la nueva tecnología, que los bolseros ya no trabajaban más, el pescador ya le habían quitado montón de salidas laborales, el peladero que había, la fábrica también, la fruta no se exportó más, había muchísima gente sin trabajo, y la ilusión era el trabajo. Entonces uno veía que venían estas empresas, y pensaba ‘ahora van a tener todos trabajo’... ¿Pero qué pasó? (...) la mano de obra fue cuando recién se empezaron a hacer.<sup>58</sup>

La empresa aseguraba que daría trabajo a unas 1.500 a 2.000 personas mientras se erigiera el complejo, de las cuales luego quedarían alrededor de unos 500 operarios. Sobre el lugar elegido para establecerse se destinaron los terrenos ubicados entre los puertos de Ingeniero White y Galván. Estos terrenos fueron modificados totalmente compatibilizándose con las obras de dragado para profundización del canal principal junto a la adaptación de este sector depositándose allí el material extraído. Hasta ese momento fue un espacio utilizado como balneario por la comunidad, el nuevo uso para el que se dispuso comenzó a ser de carácter privado

Y empezó, empezaron los loteos para el puerto, que empezó las industrias a radicarse, primero en el 68 dragó TOPSA, ya le quitaron la playa, antes el agua iba hasta la vía. Entonces al dragar ahí en los sesenta se terminó el balneario Galván (...) Taparon la playa (...) Había gente que se bañaba igual porque el agua, habían quedado unas piedras, una escollera había quedado, entonces había unas piedras cerca de White que llegaban hasta Galván. Muchos iban por ahí (...) Eso fue hasta el 72...<sup>59</sup>

La elección del lugar se justificó en la adaptabilidad de puerto Galván con la construcción en los primeros años de la década de 1970 de la posta de inflamables para manipulación de petróleo, gas y derivados, y el inicio de la construcción del gasoducto Neuquén- Bahía Blanca, que debía confluir allí junto al gasoducto proveniente de Pico Truncado (Santa Cruz).

La cita anterior expresa lo que significó esta irrupción en la localidad de este nuevo proyecto amparado por el Estado y la población bahiense. La disrupción con el entorno

---

58 Entrevista a Ida Muhamed, abril de 2011.

59 Entrevista a Pedro Caballero, abril de 2011.

natural costero se fue percibiendo en las décadas siguientes, según los testimonios entonces no se planteó la problemática ambiental y la cuestión para muchas familias fue subsistir. Mientras en el frente costero comenzó una “corporatización del territorio” (Santos, 2000: 287) donde el Estado acabó priorizando las necesidades de las multinacionales que palatinamente fueron asentándose, por sobre las demandas sociales.

En relación a la naturaleza, la compañía manejó un discurso donde incorporaba la contaminación y los cuidados pertinentes para evitarla, terminología y conocimientos que ya se manejaban en países del hemisferio norte. Uno de los representantes de la misma hizo referencia entonces *“al perfeccionamiento de la empresa en la lucha contra la contaminación del agua y del aire”*, además de dedicarse a la elaboración de plásticos y resinas, elaboraba vacunas y tenía una *“activa participación en el campo de la agricultura mediante productos que combaten las plagas de la naturaleza y que constituyen en última instancia a mejorar la alimentación de los pueblos”*.<sup>60</sup>

Esta gran expectativa que se suscitó se vio ensombrecida por la no concreción del proyecto de Dow Chemical. Si bien en 1973 se colocó la piedra fundamental del futuro polo petroquímico, esta empresa acabó abandonando sus intenciones. Para que no fracasase su radicación, el Estado propuso que se formase una sociedad entre Gas del Estado, la naviera Pérez Companc y la Dirección General de Fabricaciones Militares, a lo que la compañía accedió. De esta manera adquiere en 1970 el nombre de Petroquímica Norpatagónica S.A. No obstante, aparecieron competidores en el campo de la industria química, como Monsanto, Imperial Chemical (propietaria de Duperial y Electroclor), Ipaco e Indupa que se oponían a su instalación. Aunque este inconveniente es superado, se mantuvo una postura monopolista ya que solicitaba ventajas al Estado, como *“la autorización para importar, durante el período de construcción del complejo, ‘cantidades adecuadas’ de los productos por elaborar, con el ‘fin de desarrollar el mercado’”*<sup>61</sup>. Esto suponía que se abastecería a través de sus plantas radicadas en otros países latinoamericanos como Brasil, Chile, Colombia y México. A esto se agregó la situación política y económica cada vez más tensa, con cambios dentro del ejecutivo como fue el traspaso del poder de Onganía a Levingston y luego Lanusse, en el período en que se llevaban adelante las tratativas<sup>62</sup>.

---

60 Diario La Nueva Provincia, 6 de abril de 1968, “Porque fue elegida Bahía Blanca. Directivos de Dow Química ampliaron argumentos a favor de su radicación”, “Palabras del Ingeniero Valdés Pages”.

61 Diario La Nueva Provincia, “Petroquímica: la guerra del etileno”.

62 Al respecto para profundizar sobre la historia de Petroquímica Bahía Blanca y las etapas hasta su puesta en marcha, conviene consultar los trabajos de Juan Carlos Odisio ( “El complejo petroquímico

De un modo u otro, Dow Química significó un impacto del capital trasnacional en el espacio costero en consonancia con los objetivos de desarrollo del gobierno, convirtiéndose el frente marítimo en una barrera industrial-portuaria entre la población y el medio ambiente marino. Si bien la obra no se concretó, significó la puesta en valor del frente costero para la instalación de industrias de grandes dimensiones de capitales foráneos. Cuestión ésta, que el estado percibió y apoyo en las décadas siguientes.

## **6. Conclusión.**

La intención de realizar una lectura desde la ecología política del viejo proyecto desarrollista nos permite entender cómo opera el capital transnacional en la desestructuración del lugar, tal como sucedió en Ingeniero White cuarenta años atrás. Reconociendo cómo interactúan las dimensiones de lo político, económico y natural, a través de categorías de análisis como el lugar, la comunidad, la naturaleza, el desarrollo y el capital, podemos reconstruir y captar de qué manera se dieron las interacciones históricas entre la comunidad y su medio ambiente costero, y lo que implicó una política verticalista asentada en las premisas de desarrollo como continuación del viejo discurso del progreso. Sumado a lo anterior también hay que considerar las relaciones de poder entre los distintos actores comprometidos. Las mismas que se evidencian particularmente en la verticalización de las decisiones (más allá de las características militares del gobierno) y su confluencia con el dominio de las horizontalidades que abarca lo local y la comunidad.

Ingeniero White tuvo una relación estrecha con el mar tanto desde lo económico-laboral en torno al puerto y la pesca artesanal, como desde el quehacer cotidiano. En esta relación los balnearios asumieron un rol fundamental como espacios de encuentro social y de vivencia del mar. No obstante, debemos considerar a Bahía Blanca y su sector portuario articulados con los distintos modelos de acumulación que se dieron desde el siglo XIX. Ingeniero White fue el producto directo de ello: se constituyó como puerto exportador de una amplia zona agropecuaria valorizada con la extensión del dominio estatal desde mediados de siglo; el núcleo urbano que se conformó con el aporte inmigratorio en torno a los puertos fue la mano de obra que demandó el modelo extractivista agro exportador. En esas décadas (1880-1890) se produjeron las primeras intervenciones de importancia en el frente costero, pero también

---

de Bahía Blanca: una historia sinuosa”, 2008, y “El impacto socio-económico del complejo petroquímico de Bahía Blanca, Argentina, sobre su entorno local”, 2012).

comenzaron las estrategias de apropiación de los espacios por parte de la comunidad whitense. Portadores y herederos de prácticas que incluían el contacto directo con la naturaleza ya desde sus lugares de origen en Europa, como la actividad de la pesca artesanal, fueron instituyendo prácticas que crearon el sentido de arraigo con el ámbito portuario y marino. El crecimiento del puerto no fue excluyente con la comunidad, sino que involucró a la sociedad, actuó como nexo entre la actividad laboral y el medio natural marino. Había un sentido de “ida y vuelta” entre los vecinos y el espacio costero que ofrecía distintas posibilidades para la apropiación de aquellos sitios “vacíos” o de escasa relevancia para usos con fines económicos. De este modo se constituyeron los balnearios de forma en muchos casos espontánea. Éstos no eran solo sitios de recreación, sino también espacios públicos de socialización y fortalecimiento de los lazos comunitarios, y entre la comunidad y la naturaleza.

Acceder a esos espacios implicaba también una experiencia corporal con el medio, teniendo en cuenta las costas fangosas y la presencia de cangrejales, quienes los frecuentaban caminaban sobre el barro tenían contacto con la fauna característica del lugar (como los cangrejos, diversos tipos de moluscos-“músculos”), debían, además, conocer los ascensos y descensos de las mareas (conocer los ritmos del mar). Tenían el acceso a un paisaje donde se registraban diversas actividades en simultáneo: la presencia de los barcos, los pescadores artesanales, las familias que se desplazaban a las “playitas” y el tránsito de los trenes de pasajeros y cargueros.

Los relatos que indagan en la memoria hablan de una comunidad sacrificada de trabajadores que tenían sólidos lazos entre sí, incluso hasta de un sector dentro de Bahía Blanca afectado por carencias serias y expuesto a las inclemencias del espacio costero como las sudestadas y mareas que inundaban la localidad. Pese a ello en el recuerdo prevalece una época donde se era feliz con poco o casi nada, como afirmó una de las entrevistadas.

En esta construcción del lugar el símbolo fue el barrio. Los vecinos y los distintos sitios físicos que funcionan aún hoy como una referencia en el relato. Cuando hablan de “la Usina”, “el Boulevard”, “el Muelle Nacional”, “la Junta de Granos”, entre otros, ellos están hablando de espacios que fueron más que un edificio o un lugar de trabajo, es ahí donde se encuentra la identidad, esos espacios son propios y están incorporados a las historias de vida.

Con la naturaleza sucede lo mismo. Hay que reconocer que la representación que se tiene de ella es más bien utilitarista, es decir, se la conceptualiza a partir de las ventajas que se obtienen de la explotación de sus recursos naturales desde un punto de vista netamente racional. El elemento natural que se encuentra presente en los relatos es el mar. Ya sea como

proveedor de pesca para la subsistencia de los pescadores artesanales, como recreación y sosiego en verano o como una presencia “traicionera” provocando crecidas. La evocación del Ingeniero White de entonces implica esta noción de lugar y de relación entre comunidad-naturaleza.

Sin embargo, en las fuentes de prensa y oficiales (informes y discursos) trabajadas, se encuentra presente un viejo anhelo que converge con el discurso desarrollista y su modelo, es el deseo de que Bahía Blanca se transforme en una urbe desarrollada e industrial, símbolo de progreso en el norte patagónico. Es por este motivo que las políticas de carácter desarrollista impulsadas por el Estado autoritario de la autodenominada “Revolución Argentina”, son aceptadas y fomentadas por actores de nivel local y nacional, entre los que aparecen el municipio, la prensa (el diario La Nueva Provincia), las “fuerzas vivas” y la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca.

La transformación y paulatina transnacionalización del frente costero con fines económicos, fue la continuación de proyecto de modernización y progreso de fines del siglo XIX. En este punto retomamos lo que plantea Harvey en una cita anterior, sobre las estructuras que ha creado el capital a través del tiempo y cómo luego son desmanteladas o destruidas por el mismo sistema, en aras de una mayor expansión bajo nuevos modos de acumulación. Los casos de los puertos de Ingeniero White y Galván fueron una muestra de ello. Como sitios creados con un fin práctico dentro del modelo agro exportador, fueron apropiados a lo largo del tiempo por la comunidad, constituyéndose en parte de su identidad y del lugar sentido como propio. En el período que estudiamos hay una transformación profunda de esos espacios dado que un nuevo avance del capital provocó la pérdida definitiva de éstos.

Esto nos lleva a concluir en relación a las dos primeras hipótesis presentadas al inicio del trabajo, que la naturaleza estuvo estrechamente ligada a los itinerarios diarios de los pobladores, mientras que el Estado mantuvo una mirada que privilegió la perspectiva utilitarista y científica sobre la misma. El Estado con su intervención y comprensión del área como núcleo de crecimiento no incorporó la experiencia de la comunidad portuaria, más bien reforzó el discurso hegemónico que presentaba a Bahía Blanca como “puerta de acceso a la Patagonia”, por ende, de ciudad pujante y moderna del sur del país.

A fines de la década de 1960 Bahía Blanca y su puerto adquirieron relevancia para el capital internacional, el cual encontró facilidades con la política de fomento de la actividad industrial impulsada desde el gobierno, tanto es así que se la declaró polo de desarrollo. En la representación foránea de esta región la ciudad era un enclave localizado estratégicamente en

relación a recursos naturales básicos para la industria petroquímica. Esta perspectiva también estaba presente en el Estado y su planificación del desarrollo a través de la creación de una estructura compuesta por organismos encargados del estudio, planificación, ejecución y control del territorio y las obras. En ambos casos la naturaleza se consideraba desde una perspectiva práctica, al servicio de la sociedad, como manipulable y poseedora de recursos infinitos. Equivalente a una gran “canasta de recursos” funcional al capital y, por ende, a la explotación desmedida. Esta concepción no involucraba a las posturas alternativas, ni la perspectiva del lugar como producto de la construcción social. Era una postura que estaba inmersa en la corriente de pensamiento positivista y racional, que privilegiaba su conocimiento y transformación por medio de la ciencia y la técnica. En este marco, el frente costero local era solo un espacio “vacío”, al que se le podían dar usos “productivos” desde la economía y la inversión de capital. Esa representación como “vacío” en las esferas de decisiones gubernamentales y empresariales, no considera a los usos que otros actores como la comunidad (vecinos, trabajadores, pescadores, visitantes) le otorgaban a esos espacios. Podemos afirmar que a escala urbana se reproduce lo que sucede en dimensiones regionales, incluso nacionales, cuando un territorio es considerado un disponible como sucedía entonces también con la Patagonia. Estas miradas opuestas entre quienes vivencian el lugar y quienes toman las decisiones desde el poder estatal o económico, muestran los efectos y las representaciones desde la horizontalidad y la verticalidad, respectivamente, que propone Milton Santos.

Paralelamente a lo anterior se asocia el concepto de desarrollable. Los espacios sin uso fueron contemplados como capaces de generar rentas al Estado y al capital en el período analizado, es por ello que fueron estudiados y puestos en consideración para efectuar futuros emprendimientos asociados al capital privado y extranjero. En este marco, Bahía Blanca fue considerada como un área que podía aportar más a este modelo desarrollista y, dentro de su trama urbana, el territorio más codiciado fue el costero por sus puertos y sus espacios vacantes.

A partir de la década de 1970 en Ingeniero White se produjo una ruptura en la relación con el entorno, generándose una tensión que condujo de la vivencia del lugar a los espacios de capital, creados estos últimos por la demanda de la industria petroquímica con la presencia de la multinacional Dow Chemical, la que si bien no concreta su inversión, sí promovió la expectativa a futuro de las posibilidades de concreción de un centro industrial en la costa bahiense. Esto impulsó a que desde el Estado se preservaran sectores costeros para futuros usos industriales y se negara la posibilidad del disfrute y contacto libre entre la población y el

mar hasta la actualidad. También explica el fracaso de las posteriores propuestas para crear definitivamente un balneario y paseo costero.

Podemos afirmar que se generó una barrera entre el espacio urbano y el medio ambiente marino. Con lo cual se confirma nuestra tercera hipótesis sobre las dificultades que se presentaron a partir de la década de 1970 para que la población continuara utilizando los sectores recreativos, lo que desembocó en el distanciamiento de la comunidad respecto al mar, y la pérdida de identidad de Bahía Blanca como ciudad costera en el imaginario social local. En este sentido podemos hablar a nivel local de aquellos balnearios como “espacios de sacrificios” en relación al contacto con la naturaleza, como a su función como espacios públicos donde se establecían y fortalecían las relaciones ciudadanas. Esos aspectos no fueron considerados como valiosos por parte del poder político de turno, que privilegió su aprovechamiento en términos netamente económicos.

Consideramos que el proyecto de localización de un polo industrial petroquímico junto a la optimización del sector portuario si bien fue considerado un éxito, incluso en la actualidad, en el aspecto ambiental para la comunidad es un fracaso y sinónimo de pobreza, contaminación y violencia simbólica. En la tensión que se produjo entre el lugar y el capital, acabó imponiéndose este último como corolario del ansiado proyecto latente desde fines de siglo XIX para que Bahía Blanca se posicione como una de las ciudades más importantes de la región norte de la Patagonia y del sureste bonaerense.

## 7.- Bibliografía.

Acebo Ibañez, E. d. (1996). *Sociología del desarraigo*. Buenos Aires: Claridad.

Alimonda, H. (2011). *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Ciccus.

Altamirano, C. (2001). *Bajo el signo de las masas (1943-1973)*. Buenos Aires: Grupo Editorial Planeta.

Becher, Pablo; Klappenbach, Germán; (2011). Conflictividad social y medio ambiente: ¿erradicación o armonía social?... el caso de las empresas petroquímicas en Ingeniero White y las protestas sociales en el año 2000. *Actas de XIII Jornadas Interescuales*. Catamarca.

Blanca, Municipalidad de (2000). *Plan estratégico Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Dirección de Planificación Estratégica.

Bróndolo, M. y. (1994). *Geografía de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Encestando.

- Bustamante, F. G. (2006). *Expansión industrial en el área costera de Bahía Blanca. Su influencia en la localidad de Ingeniero White, partido de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, República Argentina*. Bahía Blanca: Departamento de Geografía, UNS.
- Cavarozzi, M. (2004). *"Autoritarismo y democracia"*. Buenos Aires. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Cernadas de Bulnes, M. (2000). La idea de progreso en la Bahía Blanca de fines del siglo XIX. En R. Bustos Cara, & M. Cernadas de Bulnes, *Estudios Regionales Interdisciplinarios II* (págs. 229-243). Bahía Blanca: EdiUNS.
- Ciarniello, N. (1998). *"Sociedad y naturaleza en Bahía Blanca. Una visión de los viajeros en el siglo XIX"*. Bahía Blanca: Los Graficantes.
- Eberle, A. (2007). "Contextualización ideológica de la definición de Bahía Blanca como polo de desarrollo desde el discurso del radicalismo intransigente". En: M. Cernadas de Bulnes & J. Marcilese. Bahía Blanca: EdiUNS.
- Ercolani, P. (2005). *Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuesta de futuro*. Palma de Mallorca: Universitat de les Illes Balears.
- Escobar, A. (1996). *La invención del tercer mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Bogotá: Editorial Norma.
- Escobar, A. (2010). *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*. Popayan: Samava Impresiones.
- Fanduzzi, Natalia; Campetella, Luciano;. (2009). 'Me toca poner orden en el caos': la representación del puerto de Bahía Blanca en 'Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina', de Arturo Coleman (1887-1948). En J. A. Mateo, & A. Nieto, *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*" (págs. 129-139). Mar del Plata: GESmar.
- Fronzizi, A. (1963). *"Petróleo y nación"*. Buenos Aires: Transición.
- Galafassi, Guido;. (2011). *Ejercicios de hegemonía. Lecturas de la Argentina contemporánea a la luz del pensamiento de Antonio Gramsci*. Buenos Aires: Ediciones Herramienta.
- Gorenstein, S., (1993). El complejo petroquímico Bahía Blanca: algunas reflexiones sobre sus implicancias espaciales. En: Revista Desarrollo Económico (págs. 575-601). Buenos Aires.
- Gudynas, E. (2004). *Ecología, economía y ética del desarrollo sostenible*. Montevideo: Coscoroba.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal .

- Heredia Chaz, E. (2011). De la responsabilidad a la contaminación social empresarial. Un recorrido desde el Polo Petroquímico de Bahía Blanca. primera entrega: cómo empezó todo... *XIII Jornadas Interescuelas*. Catamarca.
- Kornbilt, A. L. (2007). *"Metodologías cualitativas en Ciencias Sociales"*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Lamberti, M. J. (2011). Una lucha a 'cielo abierto'. El caso del Frente Amplio Opositor a Minera San Xavier. En H. Alimonda, *La Naturaleza Colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. (págs. 303-331). Buenos Aires: Ediciones Ciccus.
- Lorda, M.A. y Bróndolo, M. (2000). *Paisajes y conflictos ambientales. El área costera de la Bahía Blanca*". En: Revista Universitaria de Geografía. Bahía Blanca: EdiUNS.
- Martínez Alier, J. (1997). "Conflictos de distribución ecológica". *Revista Andina Vol. 29* .
- Nacuzzi, L. (2010). *"Principios básicos de entrenamiento en la investigación: la tesis de licenciatura"*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- Odisio Oliva, J. C. (2012). "El impacto socio-económico del complejo petroquímico de Bahía Blanca (Argentina) sobre su entorno local". *HISTOReLo* , 12-47.
- Odisio, J. C. (2008). El complejo petroquímico de Bahía Blanca: una historia sinuosa. *Redalyc Sistema de Información Científica*. Recuperado el 20 de junio de 2011, de [www.redalyc.uaemex.mx](http://www.redalyc.uaemex.mx)
- Palacio, G. (2006). "Breve Intorducción a la ecología política (Ecopol): orígenes, inspiradores, aportes y temas de actualidad". *Gestión y Ambiente, Vol 9, N° 3* .
- Perillo, G. M. (2004). ¿Por qué Bahía Blanca es un estuario? En M. C. Piccolo, & M. S. Hoffmeyer, *Ecosistema del estuario de Bahía Blanca*. (págs. 11-19). Bahía Blanca: IADO (Instituto Argentino de Oceanografía).
- Perroux, F. (1963). Consideraciones en torno a la noción de polo de crecimiento. *Cuadernos de la Sociedad de Planificación* .
- Quiroga, D. R. (2011). *Estudio integral del balneario Maldonado*. Bahía Blanca: Departamento de Geografía, UNS.
- Ramborger, A. (2009). *Los cambios en el medio natural de la franja costera de la Bahía Blanca a través del tiempo*. Bahía Blanca: Departamento de Geografía, UNS.
- Rodriguez, A.; Bustos Cara, R.; Tonello, S.; (2000). El puerto como espacio de debate en la discusión interdisciplinaria. En R. Bustos Cara, & M. Cernadas de Bulnes, *Estudios Regionales Interdisciplinarios II*. (págs. 105-121). Bahía Blanca: EdiUNS.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razon y emoción*. Barcelona: Editorial Ariel.

- Sennett, R. (1991). *"La conciencia del ojo"*. Barcelona: ediciones Versal SA.
- Svampa, M. (2011). Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro eco-territorial. En H. Alimonda, *La Naturaleza Colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. (págs. 181-215). Buenos Aires: Ediciones Ciccus.
- Torrado, S. (1992). *Estructura social de la Argentina: 1945-1983*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Torre, E. (2006). Voces y tensiones en torno a un conflicto en un espacio de complejidad. *Actas de las IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*. Bahía Blanca: EdiUNS.
- Tuan, Y. F. (1977). *"Espacio y lugar. La perspectiva de la experiencia"*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Viego, V. (2004). *El desarrollo industrial en territorios periféricos*. Bahía BLanca: EdiUNS..
- Worster, D. (2008). *"Transformaciones de la Tierra"*. Montevideo: Coscoroba.

### **8. Bibliografía General.**

- Aguilar, E. L. (1968). *"Desarrollo y desarrollismo"*. Buenos Aires: Galerna.
- Alimonda, H. (2012). "Primicias de la cultura de Quito. En el siglo XXI: el 'buen vivir'". *Revista Interdisciplinaria de Estudios Sociales* , 13-46.
- Brailovsky, A. (2009). *"Historia ecológica de Iberoamérica II. De la independencia a la globalización"*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Brailovsky, A. y. (1991). *Memoria verde. Historia ecológica de la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Cernadas de Bulnes, M. (1991). *"Bahía Blanca de ayer a hoy: primer seminario sobre historia y realidad bahiense"*. Bahía Blanca: EdiUNS.
- Crosby, A. W., (1988). *"Imperialismo ecológico: la expansión biológica de Europa, 900-1900"*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Cronon, W., (Ed.), (1995). *"Uncommon ground: rethinking the human place in nature"*. New York: Norton.
- Chalier, G. (2009). "Franco vs. Libras. el puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca". En J. Mateoa, & A. Nieto, *"Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales"*. Mar del PLata: GESmar.
- Davis, M., (2007). *"Ciudades muertas. Ecología, catástrofe y revueltas"*. Madrid: Traficantes de sueños.

- Escobar, A. (2005). "El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo?". En E. Lander, *"La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. perspectivas latinoamericanas."* (págs. 115-151). Caracas: UNESCO, Universidad Central de Venezuela.
- Fernandez, R. (2008). *"Naturaleza muerta. Notas sobre escenas ecopolíticas del fin de milenio"*. Recuperado el 25 de noviembre de 2011, de [www.revistatheomai.unq.edu.ar](http://www.revistatheomai.unq.edu.ar)
- Fernandez, R. (2008). Naturaleza muerta. Notas sobre escenas ecopolíticas del fin de milenio. *Theomai* , 7-26.
- Ferrariotti, F. (1990). *"La historia y lo cotidiano"*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Galafassi, G. (2001). Las preocupaciones por la relación naturaleza-cultura-sociedad. Ideas y teorías en los siglos XIX y XX. Una primera aproximación. *Theomai* .
- Gallini, S. (2005). "Invitación a la historia ambiental". *Revista Tareas N° 120: Historia Ambiental Latinoamericana*.
- Melville, E. (1997). *"Plaga de ovejas: consecuencias ambientales de la conquista de México"*. Cambridge: University Cambridge Press.
- Nuñez, A. (2009). De la alienación al derecho a la ciudad. Una lectura (posible) sobre Henri Lefebvre. *Revista Theomai*. Recuperado el 7 de marzo de 2012, de <http://www.revistatheomai.unq.edu.ar/numero20/artNuñez.pdf>.
- Ockier, C. (1996). *"La reforma del estado en Argentina: el sistema portuario de Bahía Blanca"*. Bahía Blanca: Departamento de Geografía; Universidad Nacional del Sur.
- O'Connor, J., (2001). *"Causas naturales. Ensayos de marxismo ecológico"*. México: Siglo XXI.
- O'Donnell, G. (1996). *"El estado burocrático-autoritario. Triunfos, derrotas y crisis"*. Buenos Aires: Ed. Belgrano.
- Palacio, G. (2005). "Historia tropical: a reconsiderar las nociones de espacio, tiempo y ciencia". *Revista Tareas N° 120: Historia Ambiental Latinoamericana* .
- Reboratti, C., (2000). *"Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones"*. Buenos Aires: Editorial Ariel.
- Schwartzstein, D., (comp.). (1991). *"La historia oral"*. Buenos Aires: CEAL.
- Sennett, R. (1996). *"Carne y piedra"*. Madrid: Alianza Editorial.
- Sunkel, O., & Paz, P. (1986). *"El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo"*. México: Siglo XXI Editores.

Zarrilli, A. (2011). "Historia ambiental: nuevas miradas y perspectivas en la historiografía argentina". En N. Girbal-Blacha, B. Moreyra, & (comp.), *"Producción de conocimiento y transferencia en las ciencias sociales"* (págs. 53-74). Buenos Aires: Imago Mundi.

### **9.-Fuentes Trabajadas.**

Entrevistas: Sra. Ida Muhamad, mes de abril de 2011, en barrio 26 de septiembre, Ingeniero white

Sra. Stelle Morigia, mes abril 2011, en barrio 26 de septiembre, Ingeniero White.

Sra. Olga María del Pozo, mes de febrero de 2012, en Villa Mitre.

Sr. Pedro Caballero, mes de abril 2011, en museo Ferrowhite, Ingeniero White.

Sr. Pedro Martos, mes de marzo de 2011, en Museo Ferrowhite, Ingeniero White.

Sr. Roberto Orzali, mes de abril de 2011, en Museo Ferrowhite, Ingeniero White.

Sr. Florentino Mazone, mes de abril de 2011, en Museo Ferrowhite, Ingeniero White.

### Fuentes oficiales:

\*Asesoría Provincial de Desarrollo, Provincia de Buenos Aires: "Planificación del Desarrollo en la Provincia de Buenos Aires, 1966-1970", tomos I y II.

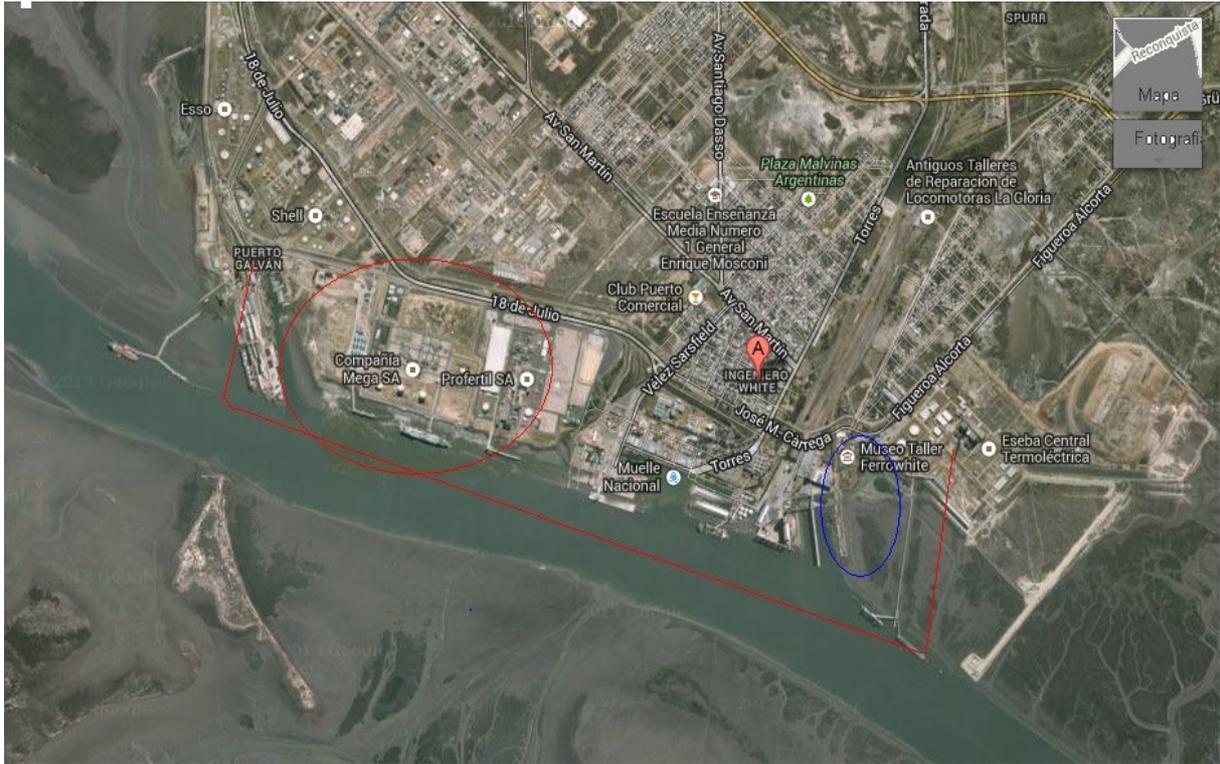
\*Ministerio de Economía, provincia de Buenos Aires: "Bahía Blanca polo de desarrollo", 1968, discurso del gobernador de Buenos Aires General Francisco A. Imaz, y Ministro de Economía de la provincia, doctor José María Dagnino Pastore.

\*Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires: "Bahía Blanca polo de desarrollo. Diagnóstico preliminar", 1971, tomo I.

### Prensa:

Diario La Nueva Provincia, entre los meses enero de 1968 hasta diciembre de 1971.

## ANEXO.



Plano del sector costero seleccionado para la investigación (línea en rojo). Sectores que ocupaban los balnearios Galván (elipse roja) y la “playita de la Usina” (elipse azul). Línea temporal, evolución de la expansión portuaria. (Fuente: elaboración propia).



Fotografías de los balnearios de la “Usina” y la “playita de Galván” de la década de 1960.



(Playa de la “Usina”).

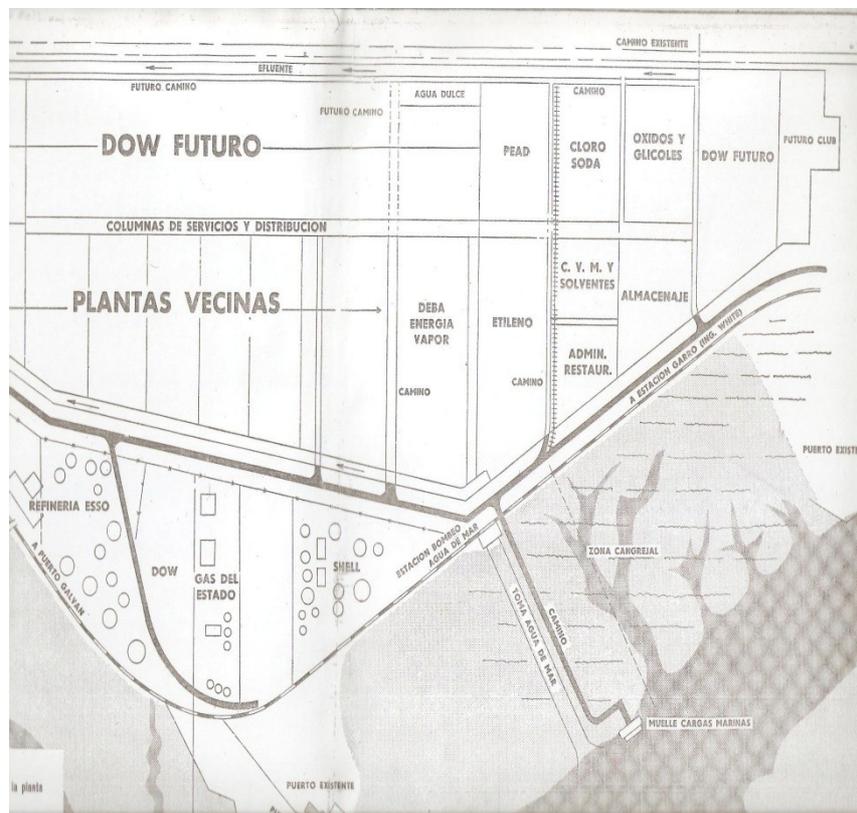


(“Playita de Galván”).

Sector costero al este de puerto de Ingeniero White (Fuente: Archivo de La Nueva Provincia).



Planos del futuro parque industrial y petroquímico. (Fuente: Archivo de La Nueva Provincia)



Plano con el espacio propuesto por la Consultora Parsons, Brickerhoff, Quade & Douglas, para la futura instalación del sector industrial, sobre el espacio utilizado hasta ese momento

como balneario entre los puertos de Galván e Ingeniero White. (Fuente: Estudio de Factibilidad 1968).

