

# **Cuestiones políticas, socioculturales y económicas del Sudoeste Bonaerense**

Mabel Cernadas de Bulnes

José Marcilese

(Editores)

Actas de las

## **IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense**

Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina

7, 8 y 9 de septiembre de 2006

Universidad Nacional del Sur

Secretaría General de Comunicación y Cultura

Archivo de la Memoria de la Universidad Nacional del Sur

Cuestiones políticas, socioculturales y económicas en el sudoeste bonaerense :

Actas de las IV Jornadas interdisciplinarias del sudoeste bonaerense /  
compilado por Mabel Cernadas de Bulnes y José Marcilese - 1a ed. -  
Bahía Blanca : Universidad Nacional del Sur, 2007.

400 p. ; 25x22 cm.

ISBN 978-987-23429-0-6

1. Política. 2. Economía. 3. Historia. I. Cernadas de Bulnes, Mabel, comp.  
II. Marcilese, José, comp. III. Título  
CDD 320 : 330

ISBN 978-987-23429-0-6

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Bahía Blanca, Argentina, marzo de 2007

Las opiniones vertidas en los artículos son exclusiva responsabilidad de sus autores.

## **IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense**

Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina

7, 8 y 9 de septiembre de 2006 / Bahía Blanca

### **Comité organizador**

Mabel Cernadas de Bulnes

María Elena Ginóbili

José Marcilese

Adriana Rodríguez

María del Carmen Vaquero

### **Comité académico**

Hugo Arelovich

Margarita Bróndolo

Nidia Burgos

Néstor Cazzaniga

Ana María Cignetti

Silvia Gorenstein

Ricardo Gutiérrez

Silvia Grippo

Laura Llull

Ana María Malet

Elda Monetti

Elizabeth Rigatuso

Declaradas de interés legislativo por la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (D/686/06-07)

Declaradas de interés educativo y auspiciadas

por la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires (Resolución 684)

Declaradas de interés municipal por el Honorable Consejo Deliberante de la ciudad de Bahía Blanca (Ordenanza 13.815)

Declaradas de interés cultural por el Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

## Índice

### Presentación

Mabel N. Cenadas de Bulnes y José Marcilese .....	11
---	----

### Relaciones interétnicas

Claudia Iribarren: Blancos, indios y negros en el Fuerte del Carmen de Patagones: análisis de la conformación social en la década 1810-1820.....	15
María Mercedes González Coll: De historia, memoria, olvido y reflexión.....	23
Ayme Lazcano - María Mercedes González Coll: La opción de un dirigente.....	31
María Jorgelina Ivars: Relaciones interétnicas e imagen fotográfica.	
Puesta en valor de documentación presente en Bahía Blanca .....	41
Walter Alejandro Paris: El Fuerte Nuestra Señora del Carmen estrategia virreinal y relaciones interétnicas .....	51

### Partidos y prácticas políticas

Leandro A. Di Gresia - La conflictividad jurídica en el Sur bonaerense: una aproximación cuantitativa desde un estudio de caso (Tres Arroyos, 1868-1900) .....	61
Laura C. del Valle - Silvia G. Gamero: Contradicciones ideológicas y ocupación de espacios políticos: el poder ejecutivo bahiense en el contexto de la revolución de 1893 en la Provincia de Buenos Aires .....	71
Laura Llull: El “pequeño proyecto” del diputado nacional Valentín Vergara: semillas para los agricultores del partido de Puán (1918) .....	79
Roberto D. Cimatti: Reforma o revolución. acerca del debate en el socialismo de Bahía Blanca y el IV Congreso Extraordinario del Partido Socialista .....	87
Mabel N. Cenadas de Bulnes: La democracia en cuestión: el radicalismo bahiense ante la crisis de los años treinta.....	95
José Marcilese: El asociacionismo profesional bahiense durante los años del primer peronismo. El caso de la Asociación Médica de Bahía Blanca .....	105
Adriana S. Eberle: Contextualización ideológica de la definición de Bahía Blanca como polo de desarrollo desde el discurso del radicalismo intransigente.....	113
Patricia Orbe: La exaltación de la figura del mártir juvenil en la comunidad universitaria bahiense: prensa, estudiantes y cultura política en 1957 .....	121
Andrea Belén Rodríguez: “Malvinas en las escuelas” en el contexto de luchas por la memoria de la guerra.....	131

### Prensa y sociedad

Omar Chauvié: Noticias de ayer: prensa política en Pago Chico.....	141
María de las Nieves Agesta: El barómetro de la cultura. Luz y sombra: .....	149
Gisela Popp: El Círculo Católico de Obreros desde la óptica de la prensa bahiense .....	157
Lucía Bracamonte: “La mujer bahiense opina”. Posturas en torno a los derechos de las mujeres en una revista femenina de la década de 1930.....	163
Belén Zapata: El Cordobazo y el conflicto social en Bahía Blanca. Análisis del relato de <i>La Nueva Provincia</i> .....	171
María Julia Giménez: La Universidad como problema en el discurso de <i>La Nueva Provincia</i> : 1966-1976.....	179
María Lorena Montero: Memorias del golpe en <i>La Nueva Provincia</i> (1976 - 2006).....	187

## **Arte y sociedad**

Flavio Bevilacqua- Laura Villalobos: Iniciativas para la fundación y desarrollo de un club social: el Club Argentino .....	197
Analia Bernardi - Victoria Casamiquela - Juan José Mateo - María Laura Prost: Historicismo y hegemonía: el edificio central del Complejo Alem de la UNS .....	205
Diana I. Ribas: Psicoanálisis e historia local: un posible abordaje en torno a la formación de la identidad bahiense .....	211
Rodrigo Javier Vecchi: Rumbo al oriente eterno: registro material y masonería en el cementerio municipal de Bahía Blanca .....	217
Laura I. Villalobos: Aportes de Italia a la arquitectura local.....	224

## **Problemáticas culturales**

Gustavo Chalier: Poder, historia y nominación: la toponimia urbana y la construcción de la identidad histórica en Punta Alta.....	235
Diego Cejas: Himno a Bahía Blanca: una introducción a la épica del centenario .....	241
Celia Taich: Influencia de la ideología de Domingo Faustino Sarmiento en el progreso de Bahía Blanca .....	251
Bruno Leonardo Fernández: Legalización de la prostitución en la región de Bahía Blanca .....	259
Susana Martos: Papeles privados y vida cotidiana en Bahía Blanca y la región a principios del siglo XX.....	265
Lucy Pelliza: Medicinas populares en Bahía Blanca.....	273
Nilsa Mercedes Alzola de Cvitanovic: La integración patagónica a nivel latinoamericano según Domingo Proncato .....	279

## **Problemáticas migratorias**

María Elena Ginóbili - Alicia Pérez - Mabel Giménez: La interculturalidad: desafíos y problemas en el mundo de las migraciones bolivianas en el Partido de Villarino.....	287
Fabiana Sabina Tolcachier: ¿Cosechamos doctores? judíos de Villarino en Bahía Blanca hacia la segunda mitad de siglo XX.....	293
Alejandro Alberto Suárez: Inmigrantes croatas en Bahía Blanca: testimonio de sus protagonistas .....	301
Sandra Rosetti - Ana Miravalles: Inmigrante trentinos en Bahía Blanca (1900-1955) El trabajo como factor de tensión entre continuidad y cambio cultural .....	309
Ana María Fernández: Una inmigrante vasca afirmada en su identidad.....	317
Laura Orsi: Visiones acerca de los inmigrantes uruguayos: sobre la in/mutabilidad de los estereotipos .....	325

## **Problemáticas sociales contemporáneas**

Stella Maris Pérez - Claudia Cattaneo - María Martha Formichella: Análisis de la implementación del programa social “volviendo a comer en casa” .....	335
Melania Marína Marcenac: El conflicto por la recuperación de la fuente laboral en las plantas de Gatic Pigüé.....	343
María Belén Noceti: Dimensiones cualitativas del trabajo infantil en Bahía Blanca .....	351
Marcela Vitali: Repercusiones de la crisis política del 2001 en Bahía Blanca: aportes para comprender la inacción social .....	359
Fernando Romero - Iván Grasso - Eugenio Monforte: Huelgas en Bahía Blanca durante el gobierno de la Alianza (1999-2001).....	367

**Hegemonía y contrahegemonía  
en los procesos de regionalización del sudoeste bonaerense**

Natalia P. Fanduzzi: Embestidas y contragolpes:  
la definición del trabajo en el puerto de Ingeniero White a principios del siglo XX .....377

Rocío Parga: La resistencia de los whitenses ante el avance global.....385

Elena B. Torre: Voces y tensiones en torno a un conflicto en un espacio de complejidad .....393

Adriana C. Rodríguez: Un impacto desde la diáspora:  
Claves para la articulación de la Hegemonía en la zona costera del S.O. Bonaerense .....403

Rodrigo González Natale: El proyecto del Puerto Militar y la prensa bahiense  
a fines del siglo XIX: navalismo y estrategia mahaniana.....409

**Perspectivas económicas**

Ricardo Raúl Gutiérrez: Asociatividad en proyectos y capital social: la experiencia en Bahía Blanca .....417

Francisco J. Cantamutto: Acerca de la concepción académica de conocimiento en economía .....423

Raúl F. Ortiz - María C. Lagier - Alicia Dieter: Comportamiento social de las agro-industrias de Bahía Blanca .....429

José Ignacio Díez: Recuperar la agenda del desarrollo económico  
y de la competitividad en Bahía Blanca: la visión de las organizaciones de apoyo a la producción.....437

Tomás Loewy: Sudoeste Bonaerense, una provincia: vigencia de una idea centenaria .....445

**Economía regional**

Liliana Cerioni - Silvia Morresi: Perspectivas de evolución del mercado de gas natural en Argentina.  
Posibles impactos sobre la economía local.....451

Carina Guzowski - Marina Recalde: Problemática actual del abastecimiento eléctrico en la región del Sudoeste:  
Participación y potencial de las energías renovables .....459

Ilda María Ferrera-Fanny Martín: La producción salinera regional y su relación con Solvay Indupa .....465

**Economía y medio rural**

Gabriela Cristiano: El proceso de sojización en el sudoeste bonaerense: análisis de una década .....475

Regina Durán - Liliana Scoponi - Lorena Gandini- María Susana Fuertes - Marina Cordisco - Luis Caro  
Gustavo Boyer - Cristina Pitsch - Gabriela Pesce - Fernanda Lucchetti - Mariano Aguirre - Giannina Fermannelli:  
Desarrollo sustentable del medio rural: la forestación como instrumento para mejorar la sostenibilidad  
de los sistemas productivos tradicionales del Partido de Bahía Blanca en tierras marginales.....481

Lucrecia Obiol - M. Carolina Pirillo - Lucía A. Sarro - Fernando J. Bostal:  
Sudoeste Bonaerense - potencialidad para el desarrollo de un cluster olivícola .....487

Lorena Tedesco - Marta Susana Picardi: Clusters en el sudoeste bonaerense: espejo local del mapa nacional .....497

## **Problemáticas culturales**

# **Poder, historia y nominación: la toponimia urbana y la construcción de la identidad histórica en Punta Alta**

Gustavo Chalier  
Departamento de Humanidades - UNS  
gmchalier@yahoo.com.ar

## **Algunas aclaraciones preliminares**

La presente ponencia se inscribe dentro del marco del proyecto de investigación grupal denominado Bahía Blanca: Poder, representaciones y proceso de construcción de la identidad urbana. Esta investigación en particular trata sobre las relaciones existentes entre los distintos agentes de poder, la construcción de un relato histórico de los orígenes y los topónimos urbanos (odónimos si se desea hablar con mayor precisión) de la ciudad de Punta Alta, que formó parte hasta 1945 del partido de Bahía Blanca. El estudio se encuentra en un estadio preliminar, por lo que la comunicación se limitará a describir el estado de cosas existentes a principios del siglo XX, años de formación del núcleo urbano y presentar algunos interrogantes cuya respuesta (cuando la haya) queda formulada siempre en términos provisorios y es susceptible de ser modificada conforme se amplíe el horizonte de conocimientos.

¿Para qué estudiar la odonimia de una ciudad? Los nombres dados a las calles de las ciudades no son circunstanciales ni mucho menos inocentes. Son pistas para intentar una lectura del espacio urbano, parte de una geografía simbólica que se despliega ante nuestros ojos y nos obligan a (re)preguntar acerca de interrogantes que subyacen tras la voluntad oficial y pública de nominar para solemnizar y honrar, para resignificar y hacer un “presente del pasado”<sup>(1)</sup>: ¿qué personas (devenidas héroes por el acto mismo del homenaje) conmemorar? ¿Qué (imagen de) nación celebrar y perpetuar? ¿Cuáles son los incluidos, los merecedores de los fastos y cuáles los excluidos, los caídos del recuerdo y del a historia? Y la pregunta principal: ¿cómo se articula todo esto con las relaciones de poder?

Como lo ha dicho Jean-Claude Guillon:

“La toponimia urbana (...) debe ser considerada como una herramienta de primer orden en historia cultural para el estudio de las representaciones y sensibilidades (...) constituye un libro de historia a cielo abierto.”<sup>2</sup>

## **Punta Alta: Base Naval y Ferrocarril**

Mientras la ciudad de Bahía Blanca crecía en población y recursos mereced principalmente a la actividad del Ferrocarril Sud (que la unía a Buenos Aires) y a su puerto de Ingeniero White y se convertía en el polo económico, político y cultural de la región, surgió la necesidad de construir la Base Naval en aguas del Atlántico. Las tensas relaciones con Chile hacían muy probable un conflicto bélico y debían extremarse el potencial ofensivo y defensivo de la armada de guerra. Estudios del capitán Félix Dufourq determinaron como lugar más propicio a Puerto Belgrano, situado en la bahía Blanca. En 1898 se iniciaron formalmente los trabajos de construcción del apostadero siendo las obras proyectadas y dirigidas por el Ingeniero Luigi Luiggi.

Con el inicio de los trabajos en la Base Naval la historiografía tradicionalmente marca los comienzos de Punta Alta. Sin embargo debemos hacer notar que con anterioridad a 1898 habían existido asentamientos en la zona, que involucraban, además de tareas rurales vinculadas con la ganadería, incipientes industrias, como un criadero de ostras y una planta envasadora de pescado.

### **Poblamiento<sup>3</sup>**

Por las particularidades propias de la extensión de nuestro territorio y de su ocupación, el proceso de urbanización se vio matizado por la formación de núcleos espontáneos que se estructuraban en torno a un elemento generador: alrededor de las vías de comunicación y comercialización, o cercanas a los puntos de producción. Y Punta Alta no fue la excepción.

El movimiento alrededor de las obras del Puerto Militar aceleró el proceso de poblamiento de la región. Los obreros se ubicaron en la zona de Arroyo Pareja y ocuparon alrededor de quince manzanas, donde vivían, mayoritariamente en tiendas de campaña. El lugar, distante cerca de dos kilómetros del corazón de las obras, no había sido elegido sino impuesto por las circunstancias: el abastecimiento no solo de materiales de construcción, sino alimentos y pertrechos, llegaban por mar al puerto natural de Arroyo Pareja. Empero, estaba previsto una vía de comunicación terrestre entre Bahía Blanca y los obrajes para el suministro. Se gestionó la prolongación del Ferrocarril del Sur para transporte de cargas y pasajeros. El ferrocarril determinó un hecho capital: el grueso de la población se trasladó desde Arroyo Pareja a lo que hoy es el centro de Punta Alta. Se creó un nuevo asiento que permitía estar en relación directa con la llegada de provisiones y mantener su cercanía a su fuente de trabajo<sup>4</sup>.

La construcción de la ciudad no fue planificada, de manera que el desarrollo del pueblo quedó definido por un vínculo fortuito entre el conjunto ferroviario y el núcleo poblacional. Sin embargo, respetaba un cierto orden según puede observarse ya en el primer plano de relevamiento que data aproximadamente de 1903.

En el croquis se aprecia un cuasi damero de unas veinticinco manzanas, parcialmente edificadas. Las construcciones se agrupaban principalmente frente a la estación ferroviaria. También se advierte una concentración edilicia en las dos primeras cuadras de la calle hoy llamada Bernardo de Irigoyen, que presagiaba el eje articulador del futuro centro comercial. Este primitivo ordenamiento no respetaba la tipología del modelo parcelario, esto es la orientación que poseían los terrenos según los planos catastrales. Las calles seguían la alineación de los puntos cardinales, lo cual determinan, aún hoy, múltiples inconvenientes a los transeúntes y habitantes (el sol en el rostro en horas del amanecer o del crepúsculo, vientos encontrados, etc.).

### **Nombrar la ciudad, trazar las calles**

En esta primera etapa, que medía entre 1898 y 1903 (fecha del primer plano de relevamiento), es donde la toponimia urbana comienza a desplegar una serie de nominaciones especialmente significativas.

Lo primero a considerar es el nombre mismo de la naciente población.

El ingeniero Luiggi indicó expresamente la voluntad de designar al pueblo civil nacido a la vera del Puerto Militar como Uriburía, en homenaje al presidente José Evaristo Uriburu, bajo cuya presidencia se dispuso la construcción del asentamiento naval. Pero pese al deseo del ingeniero italiano, el topónimo (especialmente cacofónico), no prosperó. La costumbre impuso el nombre con que se conocía desde antiguo al paraje: Punta Alta, haciendo referencia a una elevación del terreno cercana a la costa y visible desde el mar.

Cuando el Ferrocarril del Sud construyó su estación, la llamó Punta Alta pese a que en los pliegos licitatorios figuraba como Arsenal. A partir de la década del '20 mudó su nombre por el de Puerto Belgrano, en consonancia con la nueva denominación asignada a lo que, hasta entonces, se conocía como Puerto Militar. Sin embargo, ese cambio no afectó al pueblo, que ya había tomado su designación definitiva dada por la estación ferroviaria, como tantos otros pueblos de la provincia.

En un primer momento, la odonimia no siguió ningún criterio preestablecido. Antes bien, podría decirse que obedeció a factores circunstanciales, bautizándose las calles ora con nombres cargados de una especial simbología, ora en

homenaje a muertos ilustres recientes. Existe en la sede del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta una copia del ya mencionado croquis realizado cerca de 1903 y que representa el primitivo ejido urbano<sup>5</sup>. Es la principal fuente de información sobre este período y a él nos atenemos fundamentalmente para recrear la situación de esos años.

Casi desde el comienzo, como se explicó más arriba, las casas comenzaron a alinearse en forma paralela a las vías del ferrocarril, lo más próximas posibles a la estación. Esa avenida, surgida en forma espontánea, tomó el muy significativo nombre de Progreso: epítome de la modernidad y alarde de la técnica, el tren era percibido como el agente que llevaba riqueza, población y cultura a los parajes donde llegaba. Progreso era, más que una expresión de deseo, una realidad más que tangible entrevista entre las bocanadas de humo de la locomotora que tapaba el paisaje todavía desolado del arenal puntaltense.

El espíritu de la época se definía confiadamente positivista, bajo la advocación de Orden y Progreso prácticamente sempiternos. Como bellamente expone, no sin ironía, un contemporáneo nuestro:

“Pero he aquí en el “orgullosa siglo XIX”, a los ingenieros y a los empresarios saint-simonianos dirigiendo impávidamente el gran proyecto de la conquista del mundo por el vapor y el ferrocarril. Fin de las nostalgias: la Edad de Oro no está en el pasado sino en el futuro. La solución a los problemas de la humanidad, la Felicidad para todos, será acometida por la acción común de la ciencia y de la técnica: así se escribía, en la euforia del progreso infinito de la ciencia, la Gran Gesta de las invenciones, grandes trabajos de Titanes, proezas de ingenieros (...), las “Grandes Horas” de los medios de transporte, el himno a la eficacia: rinoceronte de hierro triunfante, la locomotora, en Turner, se abre paso entre el mar y el cielo en su gloria de vapor.”<sup>6</sup>

Dentro del mismo juego simbólico se inscribe la misteriosa designación de la calle que, perpendicular a Progreso, se dirige directamente a la estación ferroviaria: Transvaal. La Guerra Anglo-Boer, que ocupaba la primera plana de todos los diarios de la época, había difundido y hecho habitual el nombre del territorio disputado por los colonos afrikaaners y el Imperio Británico. Transvaal era una tierra de promisión, letórica de minas de oro que rememoraban las míticas Minas del Rey Salomón. (no es ocioso destacar aquí que el best-seller de Henry Ridder Haggard, publicado en 1885, estaba ambientado en esa rica región, en donde el novelista fue funcionario de la Corona) Y la calle que iba derecho a la estación ferroviaria, la calle donde se alinearon, tímidamente, los primeros negocios del pueblo, esa calle que se cortaba con Progreso, llevaba el nombre de una lejana comarca cuya riqueza merecía que Gran Bretaña se empeñara en un conflicto encarnizado.

Ignoramos quién fue el autor o los autores de estas primeras denominaciones, o si éstas como otras que le siguieron hasta 1910, estaban avaladas por una ordenanza o disposición municipal. Pero suponemos que, dado que a lo largo de toda la primera década del siglo XX se sucedieron los pedidos ante las autoridades por imponer una nomenclatura a las calles de Punta Alta, esta nominación carecía de carácter oficial.

El fin del siglo XIX y los inicios del XX fue una etapa abundante en homenajes, en la colocación de monumentos y placas recordatorias, en desfiles y en ceremonias. El bautismo de las calles de la ciudad naciente estuvo asociado también a estas circunstancias.

El asesinato del rey de Italia, Humberto Primero en 1900, movilizó a toda la colonia italiana del país que propició homenajes en su memoria. El gran peso de los hijos de la península en Punta Alta (desde el ingeniero jefe de las obras y su staff de profesionales, hasta la mayor parte de los obreros), hizo natural que se designase con el nombre del monarca desaparecido a la arteria que corría inmediatamente detrás de Progreso.

El mismo motivo propició la designación de una calle paralela a Transvaal: Rivadavia. No honra, como podría creerse, a Don Bernardino, sino a su nieto, el comodoro Martín Rivadavia, Ministro de Marina que falleció en febrero de 1901 cuando ocupaba su cargo. Este es el primer topónimo puntaltense vinculado con la Armada o con uno de los impulsores de la construcción de la Base, aunque el nombre debe más bien atribuirse a la manía conmemorativa que imperaba en esos años.

### **Odonimia, Armada y Patria**

Las casas que se erigieron en Punta Alta lo hicieron de manera ilegal. Los terrenos tenían un dueño, Carlos Bartoli, que vivía en Buenos Aires. En ese entonces había ya 7.500 habitantes en toda la localidad, por lo que Bartoli aceptó la situación de hecho y decidió donar las tierras. El plano de subdivisión del pueblo fue confeccionado en abril de 1906<sup>7</sup> y copia de él también se halla en el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta.

Este plano reflejó lo que era ya la realidad del pueblo, respetando como eje ordenador la Avenida Progreso ubicada paralela al tramo ferroviario. Tanto la delegación municipal como la primitiva iglesia y las escuelas estaban en un área muy próxima a las vías ferroviarias. Esto puede leerse como que el ferrocarril y su eje vertebrador actuaba como foco de atracción mayor que toda disposición de ordenamiento legal.

De esta forma el proyecto del plano para la planta del pueblo se adaptó al polo de atracción que generó la llegada del ferrocarril junto al Puerto Militar. Los trabajos de mejoramiento de la Base Naval potenciaron el asentamiento del casco histórico y se generó un perfil de crecimiento paralelo al cordón ferroviario, manteniendo la relación directa con el Puerto Militar.

En el plano de 1906, encontramos novedades en cuanto a la denominación. Figuran en él cambios respecto al croquis de 1903. Los nombres de Progreso y Transvaal dejaron paso a Colón y Bernardo de Irigoyen, respectivamente. Nuevamente aparece el interrogante: ¿eran estos odónimos caprichos de Bartoli o del agrimensor, Ángel Silva? ¿Se venían usando ya en el pueblo? No lo sabemos con certeza, pero leemos en ellos típicos actos de la necrofilia tan grata a algunos sectores: 1906 era el año de cuarto centenario del descubridor de América, figura cara los sentimientos de las dos colectividades mayoritarias, la italiana y la española. En cuanto a Bernardo de Irigoyen, es un misterio la elección de su nombre para una calle puntaltense. Su actuación política no tocaba directamente ni a la Marina ni a la Base Naval y, en la fecha de confección del plano, aún faltaban unos meses para su fallecimiento. La calle 25 de Mayo fue nombrada como Mitre, en honor al prócer, quien desató una verdadera idolatría de su figura en todo el país, con motivo de su octogésimo cumpleaños (en 1901) y de su muerte, acaecida en 1906. Las honras al viejo caudillo llegaron a tal punto que valió la famosa burla del renunciante Ministro de Educación del presidente Roca, Osvaldo Magnasco con motivo de los fastos del onomástico del prócer: "... después de esa ceremonia, tendremos que llamarlo como a los emperadores romanos: Divus Aurelius, divi fratres Antonini..., Divus Bartholus"<sup>8</sup>

Se respetaron las denominaciones de Humberto I y Comodoro Rivadavia, pero ya la antigua calle 9 de Julio pasó a denominarse Presidente Roca. Independencia desapareció para transformarse en 25 de Mayo en una extraña permuta y se marcaron nuevas calles que no figuraban en el plano de 1903: Juan José Paso, Murature, Brown y Rosales. Respecto a estos tres últimos odónimos son, claro está, un diáfano homenaje al trío de personalidades de la Armada.

También figuraba con la denominación nueva de Ingeniero Luiggi la calle llamada anteriormente Libertad. Al culminar su tarea al frente de la construcción de la Base, el técnico italiano fue agasajado con muestras de profundo agradecimiento y pesar por su partida del país. En Bahía Blanca la Municipalidad dispuso el 19 de junio de 1905 que una calle llevase el nombre del homenajeado y no es extraño que lo mismo se hiciese extensivo en Punta Alta y con más que obvias razones.

De este modo, los topónimos relacionados con la Armada y la construcción del apostadero naval se fueron abriendo paso lentamente por sobre otros más vinculados con el ferrocarril o que tenían un carácter neutro (Los Andes o España, por ejemplo).

Sin embargo, el carácter extraoficial de esta odonimia se vio reflejado cuando en marzo de 1908 el Concejo Deliberante de Bahía Blanca designó a los concejales Patricio Harrington y M.A. Tardieu como miembros de la comisión que fijaría los nombres de las calles<sup>9</sup>. Asimismo, debía existir una gran confusión en cuanto a los nombres, puesto que está demostrado que el nombre de uso, el ya habitual, guarda por mucho tiempo la preferencia de los habitantes<sup>10</sup> (¿cómo llamar a la Avenida? ¿Progreso o Colón?). Por eso, en ese año la empresa de Aguas Corrientes urgió a las autoridades a normalizar los odónimos.

Existió una señal significativa de que la lucha por el campo simbólico aún estaba abierta. En el año 1909, un grupo de cuatrocientos vecinos solicitó al municipio de Bahía Blanca que la calle Progreso (así todavía), se llamase Francisco Ferrer, en honor del educador y líder anarquista catalán fusilado por el gobierno español en ese año<sup>11</sup>. La existencia de un número considerable de obreros de filiación ácrata no parece extraña, sino lógica, si se piensa que en ese entonces se estaban tendiendo las vías del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano y en plena ejecución las obras del Muelle C de la Base Naval, sitio destinado a actividades comerciales.

Poco después, la nomenclatura fue oficializada. Desde la Nación la conmemoración de la Revolución de Mayo fue la ocasión para construir dispositivos que ligaran entre sí a la sociedad, haciendo frente a la heterogeneidad inmigratoria. La estrategia consistió en la cimentación de una pedagogía que, desde lo colectivo, emitiera acciones que gritaran la argentinidad. También la nomenclatura de las calles sirvieron a dicho propósito, pero en este caso se oficializaron los topónimos vinculados, de alguna manera, con la Armada y la construcción de la Base Naval, que adquirió el carácter de gesta civilizadora.

El 4 de Mayo de 1910, el Concejo Deliberante de Bahía Blanca aprobó los nombres definitivos de las calles puntaltenses. Legalizó los propuestos por el plano de 1906 y agregó otros nuevos porque en cuatro años la planta urbana había crecido y se habían abierto nuevas calles. Se agregaron al repertorio de ilustres marinos, Buchardo (sic), Espora y, por su impulso a la construcción de la Base, el recuerdo al ingeniero Guillermo Villanueva, Ministro de Guerra de José E. Uriburu. En la nómina, extrañamente, falta un nombre de un marino: el del Capitán Félix Dufourq, adalid en la lucha por la instalación del Puerto Militar en aguas de la bahía Blanca, el defensor de la causa ante la postura contraria de las autoridades navales de entonces y cuya posición (basada en estudios realizados por él mismo), fue confirmada y avalada por el ingeniero Luiggi. Y la paradoja: Dufourq, en el olvido (aún hoy lo está, con una calle alejada en Ciudad Atlántida cuyos carteles nomencladores vacilan entre Dufourq, Dufuour y aún Dufaur); y la estación del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, inaugurada a fines de 1910, bautizada con el nombre de Almirante Solier. ¡Daniel de Solier, un jefe de la Armada rival de Dufourq que siempre sostuvo la conveniencia de construir la Base Naval en cercanías de Buenos Aires!

### **Conclusiones vislumbradas**

Pese a que la historiografía tradicional ha repetido incansablemente que Punta Alta es “hija de la Base Naval”, y resaltado los vínculos existentes entre población civil y militar, se puede constatar que, en un principio, los nombres de las calles de la población no reflejaban este hecho.

La idea que de su historia tiene una comunidad como la de Punta Alta se estructura, como toda construcción colectiva, alrededor de ciertas percepciones de esa misma historia, hecha de retazos, de recuerdos y de olvidos. Esta representación condiciona su accionar en tanto colectividad proyectada hacia el futuro y origina un mito fundacional.

Y se sabe que un mito fundacional crea una suerte de autoestereotipo, una identidad comunal que viene a determinar su accionar en tanto sociedad proyectada hacia el futuro.

En efecto, para el inconsciente colectivo puntaltense, la Base Naval operaría no sólo como *mater genatrix* sino también como *mater nutritia* y alrededor de estas premisas es como se estructura todo el complejo pasado/futuro de la ciudad como comunidad de intereses y valores. A tal punto que se soslaya o directamente se ignora otras partes de su pasado insertas en parcelas ocultas de la memoria social, ante la imposibilidad (manifiesta o velada) de negar el mandato primario, el deber-ser impuesto desde los orígenes.

La toponimia urbana de Punta Alta es un elemento que tiende a reforzar un principio identitario alrededor de la Base Naval. Como tal, reafirma recuerdos, pero también olvidos. Olvidos (sistemáticos o parciales o involuntarios, pero siempre significativos) de otros tantos pasados autónomos o alternativos al de la “gran familia naval”. Pasados que tienen que ver más con el desarrollo independiente, al margen del Estado, y que advierten sobre la posibilidad cierta de una producción agrícola, comercial y hasta industrial en el distrito. La constatación de la existencia de otros relatos históricos complementarios quizá ayude a trazar un panorama histórico que fue heterogéneo y que tienda a forjar una identidad comunitaria más variada.

#### Referencias

<sup>1</sup> Cfr. Lavabre, Marie-Claire: “Usages du passé, usages de la mémoire”, *Revue française de science politique*, N° 3, 1994, pp. 488 y ss.

<sup>2</sup> Guillon, Jean-Claude: *Pantheon fin de siècle*, pp. 1 y 2 (<http://histoire-sociale.univ-paris1.fr/Collo/Guillon.pdf>)

<sup>3</sup> Este párrafo, como así también las partes que hacen mención al delineamiento de la primitiva planta urbana de Punta Alta, están basados en: Comisión Asesora Permanente Ad Honorem de Preservación del Patrimonio Histórico Cultural y Ambiental del Partido de Cnel. Rosales: Informe sobre los orígenes y desarrollo del casco histórico de la ciudad de Punta Alta. Punta Alta, mayo 2002

<sup>4</sup> Cf. Chailier, Gustavo: “Ferrocaril Sud. Eje generador de la ciudad de Punta Alta”, en *El Archivo, Punta Alta*, N° 7, julio de 2003, pp.2 a 7

<sup>5</sup> Dirección de Geodesia. Prov. de Buenos Aires: “Copia de un plano particular de Punta Alta archivado en la sección geodesia en 1917”. Carpeta de planos N° 3 de Bahía Blanca, folio 8

<sup>6</sup> Claude, Henri: “Transports et utopies”, en *Aménagement: Construire pour le transport*, *Cahiers du Centre de Création Industrielle* N° 6, Editions du Centre Pompidou, París, 1989, p.15

<sup>7</sup> Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires: “Copia del plano del pueblo Punta Alta trazado en tierras de Dn. Carlos Roque Valerio Bartoli, cuyo original firmado por Angel Silva en abril de 1906 se encuentra agregado al folio 643/1906”

<sup>8</sup> H. Concejo Deliberante de Bahía Blanca: Libro de Actas, Acta N° 12 , folio 391.

<sup>9</sup> Cfr. Guillon, Jean-Claude: op. cit. p.1

<sup>10</sup> Cfr. Guillon, Jean-Claude: op. cit. p.1

<sup>11</sup> Cf. Crespi Valls, Antonio et al.: *Gran Álbum de Punta Alta-1898-1941*, Editorial Sureña, Punta Alta, 1941, s/p.