

VI Jornadas de Investigación en Humanidades Homenaje a Cecilia Borel

Departamento de Humanidades

Universidad Nacional del Sur

30 de noviembre al 2 de diciembre de 2015



EDITORIAL
DE LA UNIVERSIDAD
NACIONAL DEL SUR

VI Jornadas de Investigación en Humanidades: homenaje a Cecilia Borel / Daiana Agesta... [et al.]; editado por Omar Chauvié ... [et al.]. - 1a ed. - Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Ediuns, 2019.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-655-222-6

1. Humanidades. 2. Investigación. I. Agesta, Daiana II. Chauvié, Omar, ed.

CDD 300.72



Editorial de la Universidad Nacional del Sur |
Santiago del Estero 639 | B8000HZK Bahía Blanca | Argentina
www.ediuns.com.ar | ediuns@uns.edu.ar
Facebook: EdiUNS | Twitter: EditorialUNS



Libro
Universitario
Argentino

Diseño interior: Alejandro Banegas

Diseño de tapa: Fabián Luzi

No se permite la reproducción parcial o total, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las Leyes n.º 11723 y 25446.

El contenido de los artículos es de exclusiva responsabilidad de los autores.

Queda hecho el depósito que establece la Ley n.º 11723.

Bahía Blanca, Argentina, julio de 2019.

© 2019, Ediuns.

VI Jornadas de Investigación en Humanidades “Homenaje a Cecilia Borel”
Departamento de Humanidades - Universidad Nacional del Sur
30 de noviembre al 2 de diciembre de 2015

Coordinación
Lic. Laura Orsi

Declaradas de Interés Municipal por la ciudad de Bahía Blanca.

Declaradas de Interés Educativo por la provincia de Buenos Aires en la sesión del 4 de septiembre de 2015 Resolución n.º 1665/2015-, Expediente n.º 5801361392/15

Autoridades

Universidad Nacional del Sur

Rector: Dr. Mario Ricardo Sabbatini

Vicerrectora: Mg. Claudia Patricia Legnini

Secretario General de Ciencia y Tecnología: Dr. Sergio Vera

Departamento de Humanidades

Directora Decana: Lic. Silvia T. Álvarez

Vicedecana: Lic. Laura Rodríguez

Secretario Académico: Dr. Leandro Di Gresia

Secretaria de Investigación, Posgrado y Formación Continua: Lic. Laura Orsi

Secretario de Extensión y Relaciones Institucionales: Lic. Diego Poggiese

Comisión Organizadora

Srta. Daiana Agesta

Dra. Marcela Aguirrezabala

Dr. Sebastián Alioto

Lic. Carolina Baudriz

Lic. Clarisa Borgani

Prof. Lucas Brodersen

Lic. Gonzalo Cabezas

Dra. Rebeca Canclini

Lic. Norma Crotti

Srta. Victoria De Angelis

Lic. Mabel Díaz
Dra. Marta Domínguez
Srta. M. Bernarda Fernández Vita
Srta. Ana Julieta García
Srta. Florencia Garrido Larreguy
Dra. M. Mercedes González Coll
Mg. Laura Iriarte
Sr. Lucio Emmanuel Martin
Mg. Virginia Martin
Esp. Andrea Montano
Lic. Lorena Montero
Psic. M. Andrea Negrete
Srta. M. Belén Randazzo
Dra. Diana Ribas
Srta. Valentina Riganti
Sr. Esteban Sánchez
Mg. Viviana Sassi
Lic. José Pablo Schmidt
Dra. Marcela Tejerina
Dra. Sandra Uicich
Prof. Denise Vargas

Comisión Académica

Dr. Sandro Abate (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Marcela Aguirrezabala (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Ana María Amar Sánchez (Universidad de California, Irvine)
Dra. Marta Alesso (Universidad Nacional de La Pampa)
Dra. Adriana María Arpini (Universidad Nacional de Cuyo)
Dr. Marcelo Auday (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Eduardo Azcuy Ameghino (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Fernando Bahr (Universidad Nacional del Litoral – CONICET)
Dra. M. Cecilia Barelli (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dr. Raúl Bernal Meza (Universidad del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dr. Hugo Biagini (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)
Dr. Lincoln Bizzozero (Universidad de La República, Uruguay)
Dra. Mercedes Isabel Blanco (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Gustavo Bodanza (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Nidia Burgos (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Roberto Bustos Cara (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Mabel Cernadas (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Laura Cristina del Valle (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Eduardo Devés (Universidad de Santiago de Chile)
Dra. Marta Domínguez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Oscar Esquisabel (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)

Dra. Claudia Fernández (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)
Dra. Ana Fernández Garay (Universidad Nacional de La Pampa – CONICET)
Dra. Estela Fernández Nadal (Universidad Nacional de Cuyo – CONICET)
Dr. Rubén Florio (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Lidia Gambon (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Ricardo García (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Viviana Gastaldi (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Alberto Giordano (Universidad Nacional de Rosario)
Dra. Graciela Hernández (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Yolanda Hipperdinger (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Silvina Jensen (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dr. Juan Francisco Jimenez (Universidad Nacional del Sur)
Dra. María Mercedes González Coll (Universidad Nacional del Sur)
Dra. María Luisa La Fico Guzzo (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Javier Legris (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dra. Celina Lértora (Universidad del Salvador – CONICET)
Dr. Fernando Lizárraga (Universidad Nacional del Comahue - CONICET)
Dra. Elisa Lucarelli (Universidad de Buenos Aires)
Mg. Ana María Malet (Universidad Nacional del Sur)
Prof. Raúl Mandrini (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dra. Stella Maris Martini (Universidad de Buenos Aires)
Dr. Raúl Menghini (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Elda Monetti (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Rodrigo Moro (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Lidia Nacuzzi (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Ricardo Pasolini (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dr. Sergio Pastormerlo (Universidad Nacional de La Plata)
Dra. Dina Picotti (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Luis Porta (Universidad Nacional de Mar del Plata – CONICET)
Dra. M. Alejandra Pupio (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Alicia Ramadori (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Silvia Ratto (Universidad de Buenos Aires)
Dra. Diana Ribas (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Elizabeth Rigatuso (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Lic. Adriana Rodríguez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Hernán Silva (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Marcela Tejerina (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Fernando Tohmé (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Fabiana Tolcachier (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Patricia Vallejos (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Irene Vasilachis (CEIL – CONICET)
Dra. María Celia Vázquez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Daniel Villar (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Emilio Zaina (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Ana María Zubieta (Universidad de Buenos Aires – CONICET)

María de las Nieves **Agesta**

Mirian **Cinquegrani**

Guillermina **Giorgieff**

Juliana **López Pascual**

Nicolás **Quiroga**

Diana **Ribas**

María Alejandra **Saus**

Fabiana **Tolcachier**

(Editores)

Espacio público, sociabilidad cultural y teoría poscolonial

Volumen 8

Índice

Imágenes del encuentro. Sociabilidad y cultura política en la fotografía de prensa (Bahía Blanca, 1900-1946)	475
<i>María de las Nieves Agesta, Mabel Nélide Cernadas</i>	
Redes de sociabilidad en la producción y comercialización de carne en Bahía Blanca: el itinerario de un abastecedor (1918-1953).....	488
<i>Florencia Costantini</i>	
Colonialidad y otredad en la construcción de una “raza argentina”	495
<i>Martín Ezequiel Díaz</i>	
Representaciones de la inmigración chilena en Bahía Blanca. Tensiones, percepciones, experiencias y estrategias en torno a la producción de la ciudadanía simbólica y el reconocimiento (1958-2000)	501
<i>Marcela Diez</i>	
Las olas de las calles: conexiones entre las imágenes de una ciudad y del mar en dos películas filmadas en Bahía Blanca	507
<i>María Victoria Gómez Vila</i>	
La <i>Tercera Fundación</i> de Bahía Blanca: la ciudad bajo las representaciones del desarrollo	512
<i>Emilce Heredia Chaz</i>	
Sociabilidad, prensa y estrategia. Notas sobre la Junta Universitaria de Coordinación Democrática de Bahía Blanca (1946)	523
<i>Juliana López Pascual</i>	
Banquetes y homenajes en <i>Nosotros</i> : experiencias de sociabilidad y conformación de redes intelectuales.....	534
<i>Carolina Elisabet López</i>	
Emergencia de nuevas alteridades: sobre la conformación del Proyecto Otras voces de la guerra de Malvinas. Procesos de construcción identitaria	541
<i>Rocío Parga, Sandra Rosetti</i>	
Entre problemas y experiencias: espacios públicos e instituciones artísticas en Bahía Blanca.....	549
<i>Diana I. Ribas</i>	
Los vaivenes de una terminal. Proyectos y disputas por el emplazamiento urbano de la estación de ómnibus bahiense en tiempos de reestructuración ferroviaria	559
<i>María Alejandra Saus</i>	

El espacio público desde la perspectiva pos-colonial: un estudio caso de “ciudadanía simbólica”	568
<i>Fabiana Tolcachier</i>	

Los vaivenes de una terminal. Proyectos y disputas por el emplazamiento urbano de la estación de ómnibus bahiense en tiempos de reestructuración ferroviaria

María Alejandra Saus

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad Nacional del Litoral - CONICET

produccioncientificaydocencia@gmail.com

Introducción

Bahía Blanca, como tantas otras poblaciones, acompañó sus procesos urbanos y prácticas urbanísticas simbolizando lo que “la ciudad aspiraba” a ser, según discursos dominantes urdidos entre lo real y lo imaginario. Es dable sugerir un cruce analítico a partir de la grandilocuencia de algunas denominaciones referidas al hecho urbano. Una sucinta revisión podría conducirnos desde el origen del poblado con la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina (1828), ese *fuerte* que —en rigor— era bastante *débil* porque estaba construido en barro y tendía a desmoronarse. El apelativo, que habría estado próximo a una utopía, ejemplifica retóricas que circularon también cuando el capital británico provocaba una explosión urbanística hacia fines del siglo XIX. Imaginarios de una cultura letrada ensayaron analogías optimistas del progreso urbano: “California del Sur”, “Liverpool Argentina”, “New York de Sudamérica”, entre otras imágenes de una posible dominación simbólica llamada “britanización” (Ribas, 2007).

Tan promisorio era el futuro de esa urbe portuaria que no necesitaría gobierno externo para conducir sus destinos. La dependencia administrativa con La Plata comenzó a ser discutida cuando, en 1884, el diario *El Porvenir* propuso la autonomía de Bahía Blanca: “la gran capital de una nueva provincia” según *El Porteño* del año 1895 (citado por Ribas, 2007: 134). Es posible que esta radical proposición fuera capaz de inaugurar con elocuencia una serie de conflictos entre actores locales confiados en las conquistas privadas y, paralelamente, agobiados por una hipotética desatención pública. Por tal motivo, las escalas local, provincial y nacional emergen así como núcleos de conflictos de difícil conciliación cuando se enredan repercutiendo en el espacio urbano.

Una vez expandidas y densificadas las tramas urbanas por las pulsiones propias del capital y de las políticas de inmigración, y construidas las infraestructuras que harían de Bahía Blanca un gran nudo ferro-portuario, la opinión pública comenzaría a discutir otros asuntos locales, volviendo a vincular prácticas y grandes anhelos de una forma dilatada hacia los segundos. Entraba en la escena debatida una primigenia versión del Urbanismo, esa disciplina cuyo discurso fue rápidamente apropiado en la Argentina. Rigotti (2014) sostiene que tal afiliación implicó construir frases propias con un vocabulario y una sintaxis recibidos, a la manera de “invenciones” —en palabras de Michel de Certeau— como una

reapropiación en el consumo mediada por singularidades urbanas, políticas públicas cíclicas e internas profesionales.

Bahía Blanca también había sido objeto de especulaciones urbanísticas cuando la infraestructura ferroviaria comenzaba a ser un gran obstáculo porque, al interrumpir la estructura urbana, era incompatible con el transporte automotor que traía ráfagas de una modernidad alternativa que los urbanistas blandieron al instante. Circunstancias históricas, el panorama económico y un clima de hostilidad hacia el universo ferroviario desembocaron en políticas proteccionistas que incluyeron la nacionalización de los ferrocarriles (1948). Así empezaría un proceso de racionalización de su infraestructura que tuvo severas implicancias sobre las estructuras urbanas. Para los urbanistas, los terrenos ferroviarios vacantes constituyeron un espacio para la utopía que inspira la *tabula rasa*, ese comienzo desde cero que tanto seduce a arquitectos y urbanistas, un salto al vacío destinado a quedar casi siempre en el papel.

El transporte vehicular cobraba protagonismo en discursos técnicos, políticos y parroquianos que lo posicionaban como vía de escape de la hegemonía británica que Bahía Blanca mostraba con elocuencia. Dejadas fuera de servicio algunas estaciones, empezaría a especularse su uso como terminales de autobuses; los pasillos ferroviarios aprovechados como avenidas de penetración al centro y los terrenos desafectados utilizados para construir viviendas. Empero, tales alternativas serían motivo de disputas, de definición de prioridades, del hallazgo de nichos profesionales, de convenios entre rangos públicos, de solicitudes vecinales, de grandes ideas y exiguas concreciones. En esa fragosidad de la historia pretendemos adentrarnos, para intentar un relato que al entrelazar múltiples factores exhiba su complejidad. El objetivo de la ponencia es exponer esa trama en torno a las pujas desatadas por la construcción de la terminal de ómnibus en terrenos ferroviarios desafectados por la nacionalización, sugiriendo como hipótesis que el volumen de los imaginarios y discursos desplegados en Bahía Blanca ha superado la densidad de las prácticas urbanísticas en diversos momentos de su historia.

El transporte en “la ciudad que tiene todo planeado”

Iniciamos este relato histórico con un proyecto urbanístico: el primer plan para Bahía Blanca (1909) obra del arquitecto francés Louis Faure-Dujarric, formado en *L’Ecole des Beaux Arts* y contratado por el intendente Moore¹. Aunque las estaciones ferroviarias del Ferrocarril Sud FCS (1884) y del Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste FCBBNO (1891) —ubicadas al este y al sur de la planta urbana, respectivamente— así como sus enlaces a los puertos se hallaban dibujados en el plano, el proyecto de espacios públicos no hacía referencia alguna a tales hitos arquitectónicos. La estructura urbana existente no había sido rediseñada, proponiendo el autor sólo posibles lógicas de expansión de esa urbe a la que todos auguraban un gran porvenir.

Para la resolución de problemas urbanos “alarmantes” surgió otro Urbanismo, uno que era proclamado con erudición. En sus representaciones científicas apelaba a metáforas biológicas de una ciudad concebida como “organismo vivo”, en la esfera del discurso “verídico” de especialistas

¹ En crónicas periodísticas laudatorias se acentuaron las potencialidades de Bahía Blanca y las oportunidades abiertas por el plan para anticipar inconvenientes que tuvieron otras urbes. El arquitecto, influenciado por las intervenciones de Haussmann en París, apeló al trazado de avenidas diagonales, tres anillos de circunvalación, tres parques y numerosas rotondas que encausarían la futura expansión. Minervino, M. (2014) “Louis Faure Dujarric. El señor de los anillos”, en: Revista *Obras y Protagonistas*, n.º 228, año XXIII [En línea] <http://www.oyp.com.ar/nueva/revistas/228/1.php?con=8>
La víspera del Centenario había creado una especie de fervor cívico a la francesa y numerosas ciudades argentinas tuvieron un plan de embellecimiento que incorporara esas cualidades al área central, pero también proyectos de extensión impulsados por propietarios de tierras en áreas periurbanas. En esta última línea podría inscribirse el proyecto de Faure-Dujarric, ya que al no poder controlar políticas portuarias y ferroviarias nacionales, la dirigencia local se habría concentrado en la promoción del crecimiento urbano, único capital de su enriquecimiento como lo planteó Rigotti (2014) para Rosario.

diplomados que ofrecían sus servicios a los municipios. Uno de ellos había sido Miguel C. Roca, formado en el Instituto de Urbanismo de París, autor del Plan Regulador de Santa Fe (1944) y el de Bahía Blanca (1950) entre otros. Estos planes incluían un Expediente Urbano estadístico y una propuesta técnica: el nuevo “sistema circulatorio”, los “pulmones verdes”, la estación única ferroviaria, los barrios jardín, zonas para industrias y vivienda obrera numerosas veces imaginadas sobre terrenos ferroviarios desafectados.

Cuando Perón asumió la presidencia de la Nación, el vencimiento de la “Ley Mitre” era una coyuntura favorable a la estatización de los ferrocarriles. En 1907 esa norma había dado prerrogativas por cuarenta años a las compañías ferroviarias a cambio de conservar la potestad de regular las tarifas. El contexto internacional era proclive al intervencionismo estatal en materia económica y no resultaba descabellado que el sector público empezase a normar los términos de un liberalismo cuestionado. Gran Bretaña tenía una deuda con la Argentina en concepto de exportaciones, la cual hizo posible adquirir los ferrocarriles en el año 1948.

Ese período de la historia política argentina se caracterizó por una tendencia a planificarlo todo, a intentar equilibrar aquello que el capital foráneo había distribuido en su propio beneficio y que Scalabrini Ortiz (2006) denunciaba como colonialismo velado. Planificar con equidad significaba corregir el “embudo” ferroviario hacia los puertos, redistribuir las fábricas sobre el territorio nacional, redescubrir las sierras y el mar, construir viviendas para obreros. El marco legislativo yacía en el Plan de Gobierno del año 1946 (Primer Plan Quinquenal) y también en el Segundo Plan Quinquenal (1952). Inéditamente éste dispuso como obligatoriedad que las ciudades tuvieran planes reguladores para actualizar el catastro y reevaluar propiedades en caso de expropiaciones para realizar obras públicas (Rigotti, 2014).

En ese contexto histórico Miguel C. Roca comenzó a elaborar su Remodelación Ferroviaria y Urbanística de la Ciudad de Bahía Blanca (1949)². Por entonces, el Estado nacional encaraba planes de racionalización desde el Ministerio de Transporte ya que era preciso sistematizar las redes heredadas de numerosas compañías con ramales paralelos, múltiples estaciones, diferentes trochas, entre otros conflictos que recayeron en la órbita nacional. Tales medidas tuvieron efectos urbanísticos escasamente estudiados y, aunque motivaron respuestas especializadas, fueron algo ingratas para ciertos actores locales apenas influyentes en la práctica.

El plan incluía el levantamiento de las tres estaciones ferroviarias³. En el inmueble del ex FCS sugería ubicar una estación de automotores, siendo esta la primera vez que una pieza técnica apuntaba hacia problemas ferroviarios y veía sobre sus trazas la solución al viejo dilema de los colectivos. Hasta entonces, el transporte vehicular de media y larga distancia operaba en locales propios de las empresas. Roca proponía también retirar la estación del ex Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano FCRPB (1923) -al sur de la anterior- dejada fuera de servicio en 1949. Para la estación del ex FCBBNO estipulaba una demolición que no fue cuestionada,⁴ y en su lugar pretendía un barrio obrero de monoblocks —unidad vecinal para 800 familias— un hotel ferroviario y centro de esparcimiento con todo aquello que el

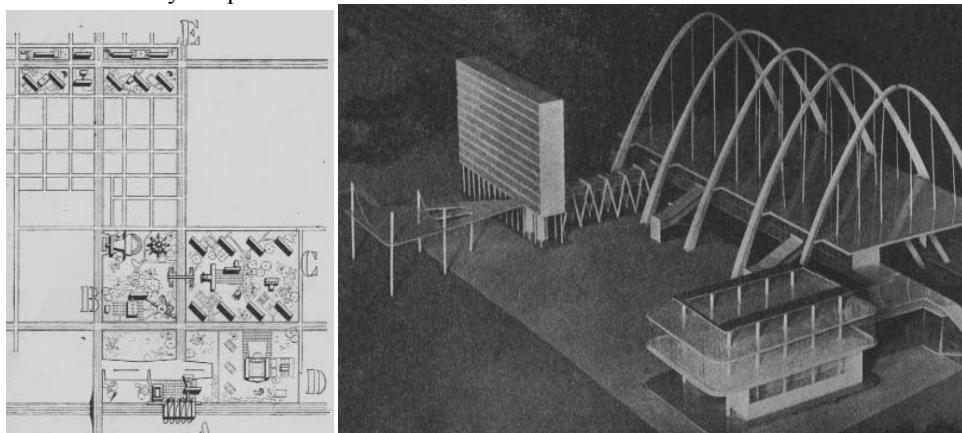
² La Remodelación Ferroviaria (realizada en sociedad con el arquitecto chileno Enrique Gebhard) era un ítem en la lista de temas que incluía el Plan Regulador de Bahía Blanca. En este último, detectaba que las rutas nacionales N° 3, 33 y 35 atravesaban el ejido urbano superponiéndose tal sistema regional al otro local. Sostenía que más allá de la avenida de circunvalación prevista por Vialidad, debíanse proyectar autopistas sobre los antiguos trazados ferroviarios. Agregaba una zonificación apropiada al nuevo Código de Edificación, entre otros aspectos de un plan que, al igual que el de Santa Fe, quedaría sólo en intenciones. Roca, M. C. (1950) “Plan Regulador de Bahía Blanca”, en: *Revista de Arquitectura*, n.º 359, año XXXV, pp. 329-332.

³ “Desaparecerán Tres de las Estaciones Existentes, con el Projectado Plan de Reordenamiento Ferroviario”, *La Nueva Provincia*, 10 de junio de 1949.

⁴ “Una vieja estación debe ser mejorada o bien desaparecer”, *La Nueva Provincia*, 14 de febrero de 1949.

peronismo promovía. Al sur se construiría la estación ferroviaria centralizadora en consonancia con el barrio industrial⁵.

Planta de la unidad vecinal y maqueta de la estación ferroviaria



Fuente: Roca, M. C. (1950) “Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca”, en *Revista de Arquitectura*, n.º 359, año XXXV, pp. 328 y 325.

“Este es, a grandes rasgos, el proyecto trazado por el Ministerio de Transportes (sic) que tanto interés ha despertado en la ciudad, como lo demuestra la gran cantidad de público que ha visitado el lugar de la exposición”⁶. Así quedaba valorado el proyecto en la prensa opositora y resulta evidente que el Municipio buscaba consenso exhibiéndolo al público para involucrar a sectores específicos: “Ha tenido amplia repercusión ayer en todos los círculos ligados a las actividades económicas, sociales, culturales y profesionales (...)”⁷. No obstante, discursos, convites y un concierto de piano en el teatro municipal serían los aspectos más notorios de un discurso técnico sin materialización.⁸

El transporte en “la ciudad pragmática” ¿dónde termina la terminal?

Ya sin Remodelación Ferroviaria en un horizonte ejecutivo pero ante la vacancia que la nacionalización había dejado en la estación del ex FCRPB, en 1952 *El Atlántico* solicitaba que fuera destinada a terminal de ómnibus de media y larga distancia. El diario repudiaba improvisadas paradas de colectivos, ejemplificando con obras realizadas por el Ministerio de Transporte en Mar del Plata⁹. El reclamo en virtud de lo hecho en La Plata, Rosario, Córdoba o Mendoza era constante en la prensa bahiense, insinuando un estado de orfandad sentido por actores vernáculos. En 1958 la municipalidad iniciaba gestiones para la cesión del inmueble con el fin de usarlo como estación de trolebuses¹⁰. Un mes después se planeaba que el edificio albergara el mercado de frutos y continuaron elucubrándose destinos que parecían ser un pretexto para conseguir finalmente la transferencia.

⁵ Roca, M. C. (1950). “Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca”, en *Revista de Arquitectura*, n.º 359, año XXXV, pp. 320-328.

⁶ “Desaparecerán Tres de las Estaciones Existentes, con el Projectado Plan de Reordenamiento Ferroviario”, *La Nueva Provincia*, 10 de junio de 1949.

⁷ “La Remodelación Ferroviaria de Bahía Blanca y la Próxima Visita a Esta del Ministro de Transportes” (sic), *La Nueva Provincia*, 28 de mayo de 1949.

⁸ “DESDE AYER ES HUÉSPED EN NUESTRA CIUDAD EL MINISTRO DE TRASPORTES” (sic), *La Nueva Provincia*, 2 de junio de 1949.

⁹ “Como terminal de ómnibus podría habilitarse la ex-estación R. P. B”, *El Atlántico*, 18 de marzo de 1952.

¹⁰ “Gestiona la Municipalidad la Cesión de las instalaciones de la Ex Estación Rosario”, *La Nueva Provincia*, 10 de junio de 1958.

En una nota de 1962 se exponían “los problemas de Bahía Blanca” detallados para las distintas modalidades de transporte, haciendo una extraña analogía: “Cuando el barco se acerca a Río de Janeiro o a Buenos Aires, el mar de luces (...) y los masivos rascacielos (...) sellan, para siempre, la representación que la gente tiene de las mismas. ¿Qué se retiene en el caso de Bahía Blanca? Un empedrado miserable y un arroyito convertido en basural”¹¹. Si acordamos que la cultura anida en una trama de lenguaje, la cita brinda datos empíricos a nuestra indagación (Schuster, 2002). El significado de ésta no establece relaciones entre discurso y realidad, lo que emerge es el sujeto que escribe, una representación urbana que situaba ciertas ambiciones en un horizonte ilusorio.

Lo que sí fue consumado en 1962 fue la publicación del “Plan Larkin” (Plan de Largo Alcance). Desde el ascenso de Frondizi a la presidencia, el déficit de los ferrocarriles y la premura por modernizarlos fueron una política de Estado. Para acometer tales acciones fueron solicitados los servicios del norteamericano Thomas Larkin quien elaboró estudios y proyecciones del tráfico de cargas y pasajeros en las modalidades ferroviaria, vial y fluvial, con un capítulo entero dedicado a los puertos de Bahía Blanca¹². El plan fue resistido por sindicatos ferroviarios porque incluía el levantamiento de ramales y la reducción de puestos de trabajo. Aunque no fue ejecutado, clausuras y cierres signaron la historia de un sistema ferroviario que no fue modernizado y recibió en los años noventa su herida mortal.

Mientras eso ocurría en una lejana órbita nacional que parecía tener olvidados a los bahienses, algunos volvían sobre la minucia urbanística reclamada desde la clausura de la estación Rosario: “Desde largo tiempo se proyecta una estación terminal de ómnibus en nuestra ciudad (...) Se piensa en la ex estación Rosario Puerto Belgrano, convertida ahora en lugar abandonado (...)”¹³. Para mitigar ese lastre y hacer coincidir satisfactoriamente las escalas de la esfera pública y las demandas empresariales “(...) se intensifican los pasos para llevar adelante esa aspiración de la que se viene hablando en Bahía Blanca desde hace mucho tiempo”, se exponía en el marco de una inspección ocular al inmueble del ex FCRPB¹⁴.

Las disputas por la transferencia de la estación de origen francés no eran sólo un asunto entre Nación y Municipio. También habría un “tironeo” vinculado al porvenir de dos sectores urbanos que debían cobrar nuevo impulso: el sureste junto al ex FCRPB y el suroeste (Barrio Almafuerde) donde vecinos y comerciantes solicitaban la reapertura del ex FCBBNO¹⁵. “No sólo para los usuarios esa necesidad se torna cada día más imperiosa, sino que también para el sector de la estación precitada importaría un innegable beneficio en el aspecto comercial y de movimiento general, dando más vida a la actividad de un populoso barrio”¹⁶. En 1965 el diputado provincial Kairuz, ante el “aspecto de soledad y estancamiento”, propuso la estación para terminal de ómnibus.¹⁷

Con un día de diferencia se publicaron en *La Nueva Provincia* dos crónicas que testimonian las pugnas desatadas, quedando al descubierto entidades antagónicas:

Organizada por comerciantes, industriales, entidades y vecinos del barrio Noroeste, se llevó a cabo anoche una asamblea vecinal en el fogón del club Almafuerde... En su transcurso fue elegida la Junta Vecinal Pro-Estación Terminal de Ómnibus Bahía Blanca Noroeste, que tendrá a su cargo la

¹¹ “Los Problemas de Bahía Blanca. Aeropuerto-Terminal de Ómnibus-Estaciones-Accesos-Transportes”, *La Nueva Provincia*, 14 de marzo de 1962.

¹² Transportes Argentinos. Plan de Largo Alcance (1962) Buenos Aires, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Grupo de Planeamiento de los Transportes, Apéndices I al III, p. 37.

¹³ “Ex Estación Rosario. La habilitarán como terminal de ómnibus”, *La Nueva Provincia*, 26 de diciembre de 1962.

¹⁴ “Visita a la Ex Estación Rosario. Gestiónase la Instalación de la Terminal de Omnibus”, *La Nueva Provincia*, 29 de diciembre de 1962.

¹⁵ “En el Barrio Almafuerde. Piden la Rehabilitación de la Estación Bahía Blanca N. O.”, *La Nueva Provincia*, 29 de mayo de 1962.

¹⁶ “Pídese la Rehabilitación de la Estación Bahía Blanca Noroeste”, *La Nueva Provincia*, 8 de octubre de 1964.

¹⁷ “Llamada a mejor destino”, *La Nueva Provincia*, 20 de septiembre de 1965.

realización de un movimiento tendiente a interesar a la opinión pública y fuerzas vivas de nuestra ciudad en apoyo del proyecto del diputado provincial de la UCRI, señor Juan Kairuz. La iniciativa del legislador propicia la utilización de los terrenos que el Ferrocarril ocupa sobre la calle Sixto Laspiur. Asimismo, las instalaciones permitirán el normal movimiento en la Estación Noroeste, según se afirmó¹⁸.

La Comisión pro Terminal de Ómnibus en la ex estación Rosario —organismo que integran varias entidades de Villa Mitre, Tiro Federal, Barrio Anchorena y Villa Loreto— continúa realizando gestiones en el cumplimiento de su objetivo, a cuyo efecto acaba de dirigir un memorial a la presidencia de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Al mismo tiempo, copias de dicho documento —en el que se puntualizan detalles que avalan la posición del organismo de referencia— han sido despachadas a todos los bloques que constituyen la mencionada Cámara legislativa provincial¹⁹.

Entre febrero y marzo de 1965 continuaron las impugnaciones entre ambos promotores²⁰. Apparently el diputado Kairuz al plantear que la terminal ocupara la estación del ex FCBBNO encontró resistencia en la Unión Ferroviaria, interesada en su conservación junto a los talleres aledaños, “los talleres invisibles” como los llamó Miravalles (2013). Aquella junta pretendía la reactivación de Almagro, mitigando el estancamiento, brindando comodidad a los vecinos, impidiendo yuyales y marginalidad que la opción de la terminal dispararían. El otro bando, aliado de la Unión Ferroviaria y tutelando objetivos del sureste, veía en la estación del ex FCRPB un asunto ferroviario resuelto y ningún motivo para suponer que una nueva sede de transportes evitaría los baldíos. La controversia finalizó a favor de la segunda opción, que permite comprender esa cultura urbana como campo de lucha y resistencia de sectores subalternos (Altamirano, 2002). Ello, en parte, explica la tardía resolución del conflicto hacia 1979 cuando fue inaugurada la terminal de ómnibus provisoria en la estación Rosario²¹.

El transporte en “la ciudad en vías de desarrollo”

La praxis urbanística que en este enfoque profundiza aspectos ligados a la terminal de colectivos como espacio público urbano tensionado por sujetos múltiples, se constituye en una especie de arena para observar en profundidad algunos fenómenos. Levi (1993) sostiene que tal metodología implicaría un cambio de escala en la investigación histórica, que aísla prejuicios y devela vínculos que no serían visibles si se tomara al hecho urbano en su conjunto. Los que sí prosiguieron abordando a la ciudad como sistema integral fueron los urbanistas, pero ya no lo harían guiados por la metáfora del organismo vivo. Drásticos cambios en los cuerpos docentes universitarios provocados por la “Revolución Libertadora” incluirían nuevas perspectivas en los programas académicos. “Suponía una profesión de fe respecto a los lineamientos del *planning anglosajón*, en este caso específicamente el norteamericano, en contraposición a la noción de urbanismo claramente revelador de los lazos de la primera invención de la disciplina con la escuela francesa.” (Rigotti, 2014:97).

¹⁸ “Adhesión a un Proyecto. Terminal de Ómnibus en la Estación Noroeste”, *La Nueva Provincia*, 4 de febrero de 1966.

¹⁹ “TERMINAL DE ÓMNIBUS EN LA EXESTACIÓN ROSARIO”, *La Nueva Provincia*, 3 de febrero de 1966.

²⁰ “La Junta Vecinal Pro Terminal de Ómnibus en la Estación Ferroviaria Bahía Blanca Noroeste, con motivo de expresiones formuladas durante la audición ‘Debate 9’, difundida en la noche del último viernes por Telenuova y LU2 Radio Bahía Blanca, ha dado a conocer una declaración dirigida a la opinión pública. Concretamente se refiere a algunas manifestaciones del diputado provincial José Glasman y del ex comisionado y ex concejal doctor Alejandro Pérez”. “Una Declaración. Terminal de Ómnibus para Bahía Blanca”, *La Nueva Provincia*, 28 de febrero de 1966.

“Con la firma de los señores Ginés García y Jorge Chaime —presidente y secretario de la entidad, respectivamente— la Comisión Pro Terminal de Ómnibus en la ex estación Rosario ha dado a conocer el texto de una resolución adoptada por el organismo de referencia”. “Terminal de Ómnibus. Apoyo para la ex Estación Rosario”, *La Nueva Provincia*, 6 de marzo de 1966.

²¹ Grupo Bahía Blanca en Imágenes. <https://www.facebook.com/groups/399878160121024/photos/>

Consistía en un tipo de urbanismo atravesado por la noción de *planificación* que emanaba de la burocracia estatal inspirada en la Teoría de la Modernización. Como expectativa de crecimiento para países en “vías de desarrollo”, esa doctrina hermanó a Latinoamérica en organismos panamericanos de cooperación. Una mirada positivista y economicista de los temas que se creía impedían el progreso social condujo al Estado a incidir sobre lo urbano. Por ello, el plan ya no sería una encomienda a un profesional liberal, al momento eran más pertinentes los equipos interdisciplinarios municipales. La complejidad temática hizo incorporar a la *región* y el planeamiento dio origen al Plan Director: un conjunto de disposiciones que operaban como instrumento jurídico.

Imbuida de esos novedosos alcances disciplinares que infundían otros rumbos, en 1959 la Municipalidad de Bahía Blanca solicitó colaboración a la Organización de los Estados Americanos OEA. Esta envió la *Misión 40* para auxiliar al Municipio en su promoción económica. De ello resultó un informe con los lineamientos de un futuro plan regional. Algunas conclusiones fueron: “la necesidad de creación de una organización regional para el desarrollo del área mediante una Junta Regional de Intendentes, la definición de una Comisión de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca y la creación de una Oficina Técnica del Plan de Desarrollo”²². El plan fue el germen de la Dirección de Planeamiento y Vivienda (1967) orientada a realizar el Plan de Desarrollo de Bahía Blanca publicado en 1971 y reformulado en 1986.

El equipo que lo redactó hizo estimaciones, proyecciones y proposiciones que evidencian una nueva “invención” del Urbanismo, interpelada por otro contexto histórico, epistemológico y disciplinar. Algunos argumentos se reeditaron: “La ciudad no puede seguir surcada por una excesiva cantidad de líneas férreas que, como se ha mostrado, tuvieron su origen en intereses de las empresas ferroviarias”²³. Por ello, la Reestructuración Ferroviaria proponía mantener la ubicación de la estación de pasajeros (ex FCS); reducir los perjuicios que traía a la trama urbana su ramal de acceso N-S; suprimir las playas y enlaces del ex FCBBNO y Mercado Victoria y construir una nueva estación de cargas junto al área industrial. La nueva terminal de ómnibus de larga y media distancia sería construida en un terreno a expropiarse delimitado por las calles San Luis, Chiclana y vías del ferrocarril, cercano a la ex estación Sud.

La prensa recogió con beneplácito los visos preliminares del plan, aludiendo a un problema irresoluto y a consabidos parangones: “Rosario y Comodoro Rivadavia fueron favorecidas ya por la decisión de transformar la incidencia del ferrocarril dentro del desarrollo urbano. Bahía Blanca sigue en turno (...)”²⁴. Cabe aclarar que meses antes el interventor de Ferrocarriles Argentinos había declarado con crudeza: “Es verdad que en muchos lugares el ferrocarril frena el crecimiento de las ciudades. Eso ocurre en Rosario, donde estamos trabajando para poner las cosas en su lugar. Pero no lo haremos en ningún otro lugar, Bahía Blanca incluido, porque hay otras cosas más apremiantes”²⁵. Cuando el plan fue publicado para que “se haga carne en quienes lo han de recibir”²⁶, se creó una comisión entre Ferrocarriles Argentinos, el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y la Municipalidad de Bahía Blanca pero el resultado sería otra quimera.²⁷

²² Plan de Desarrollo de Bahía Blanca (1971) Dirección General de Planeamiento y Vivienda, Municipalidad de Bahía Blanca. p. 13.

²³ *Ibidem*. p. 124.

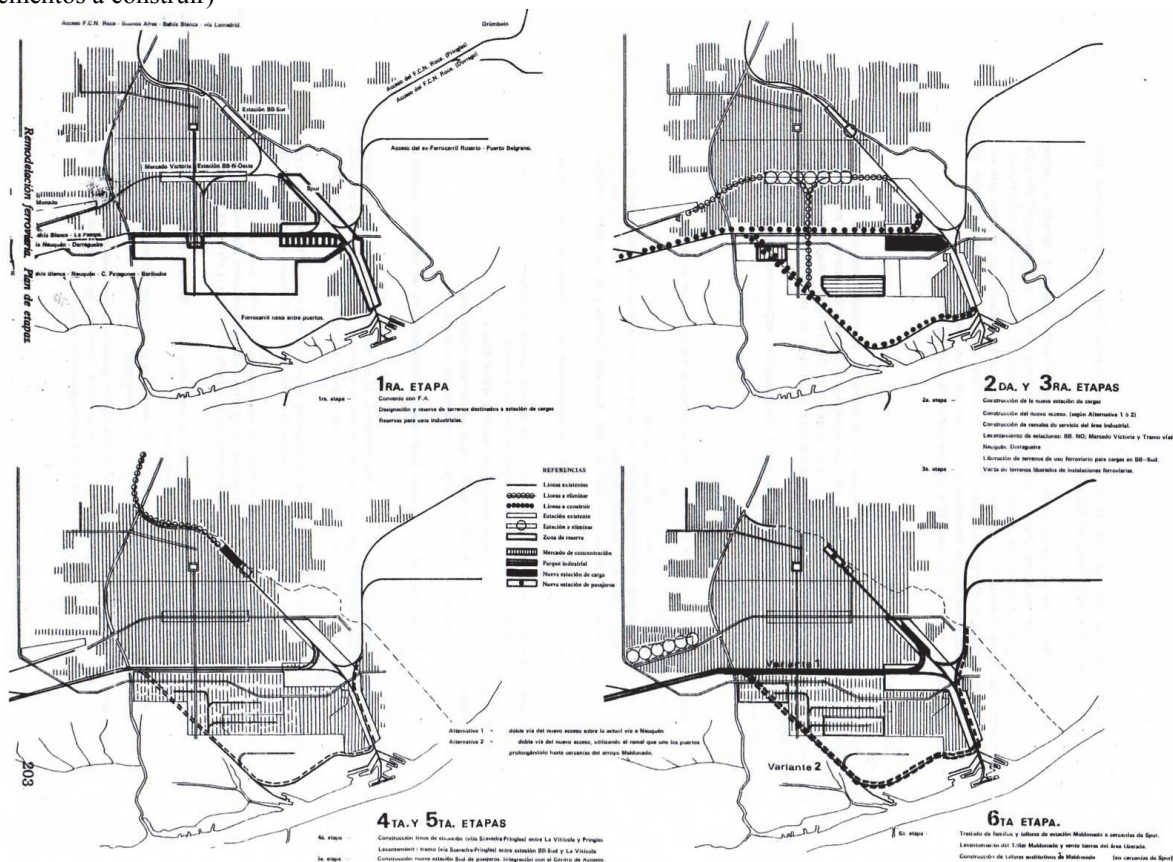
²⁴ “El Ferrocarril ante el Progreso de la Ciudad”. *La Nueva Provincia*. 9 de junio de 1968.

²⁵ “Romper el ‘Cinturón de Hierro’. El Ejemplo de Rosario”. *La Nueva Provincia*. 14 de enero de 1968.

²⁶ “La Elaboración del Plan Regulador para Bahía Blanca”. *La Nueva Provincia*. 8 de julio de 1969.

²⁷ “Debe superarse la Etapa de Indefinición. Remodelación Ferroviaria: Plan que Requiere Consideración Formal”. *La Nueva Provincia*. 2 de abril de 1972.

Remodelación ferroviaria. Plan de etapas. (Circunferencias: elementos a ser eliminados. Círculos y líneas negras elementos a construir)



Fuente: Plan de Desarrollo de Bahía Blanca (1971) Dirección General de Planeamiento y Vivienda, Municipalidad de Bahía Blanca. p. 203.

En 1986 el Departamento Planeamiento Urbano realizó la Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano que fue publicada como Plan Director. Haciendo mención al zanjado emplazamiento de la terminal el documento versa: “La actual ubicación de la terminal de colectivos de media y larga distancia es un interesante ejemplo de refuncionalización urbana (...) supo aprovecharse una estación ferroviaria desactivada que cumple con prácticamente todos los supuestos que se establecían (...)”²⁸. Asimismo, el Plan Director sugería una superficie de ampliación para estacionamiento de colectivos, donde luego fue construido el edificio definitivo inaugurado en el año 2008.

Epilogo

Las oscilaciones manifiestas alrededor de la ubicación de la terminal de ómnibus de Bahía Blanca exponen una serie de conflictos y pugnas entre representaciones sociales, condiciones locales, medidas estatales y saberes técnicos de una singular cultura urbana. En el último aspecto, es necesario advertir que en pocas ciudades argentinas los planes urbanos llegaron a buen puerto. Si bien los municipios dispusieron de ellos para legitimar sus problemáticas con un alegato “científico”, las concreciones estuvieron más cercanas a unas prácticas prioritarias definidas como tales por actores locales. Ese pragmatismo abrió una brecha entre lo imaginado y lo realizado, aunque el plan hubiera intermediado

²⁸ Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca (1986) Secretaría de Obras y Servicios. Municipalidad de Bahía Blanca. p. 240.

con cierta medida. Cuando las ciudades fueron objetivos estratégicos del Estado nacional, algunas prácticas encontraron mayor respaldo, pero nuevamente en base a prioridades a la ahora establecidas por la Nación. Creemos que los vaivenes en torno al emplazamiento de la terminal bahiense son prueba de esas disputas entre la política —en todas sus jerarquías— el conocimiento científico —teñido por sus propios paradigmas— y la opinión pública con su fuerza de crítica y de presunta razón local.

Fuentes

Museo Taller Ferrowhite.
Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia.
Municipalidad de la ciudad de Bahía Blanca.

Bibliografía

- Altamirano, C. (Dir.) (2002). *Términos críticos de sociología de la cultura*, Buenos Aires, Paidós.
- “Antropología y Microhistoria: conversación con Giovanni Levi” (1993), en: *Manuscripts*, n.º 1. pp. 15-28. Disponible en: <http://ddd.uab.cat/pub/manuscripts/02132397n11p15.pdf>.
- Miravalles, A. (2013). *Los talleres invisibles: una historia de los talleres ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*, Bahía Blanca, Ferrowhite.
- Ribas, D. I. (2007). *Del fuerte a la ciudad moderna: imagen y autoimagen de Bahía Blanca*, Tesis Doctor en Historia (inédita), Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- Rigotti, A. M. (2014). *Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*, Rosario, UNR Editora. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2133/3567>.
- Scalabrini Ortiz, R. (2006 [1940]). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Lancelot.
- Schuster, F. (Comp.) (2002). *Filosofía y métodos de las ciencias sociales*, Buenos Aires, Manantial.