

La “britanización” de Bahía Blanca. Estado, capital global, ferrocarril y espacio local en perspectiva multiescalar

María Alejandra Saus*

Resumen

La ciudad de Bahía Blanca recibió la impronta del capitalismo con un fuerte impacto. Esto se debió a que compañías ferroviarias británicas alteraron su morfología trasmutando su originaria condición de fuerte. En dicho contexto, la perspectiva multiescalar contribuye a vislumbrar ese proceso de urbanización incluyendo factores y actores “externos”. El objetivo del artículo es caracterizar las mutaciones locales debidas a la incorporación de la escala global representada por el capital británico. Asociadas a una posible desatención desde los niveles institucionales de la provincia y la nación, esas transformaciones —iniciadas hacia 1883 con el emplazamiento de las estaciones ferroviarias— favorecieron la privatización del suelo urbano en desmedro de unos precarios espacios públicos que fueron cualificados recién hacia el centenario local. Dichas afirmaciones proceden de resultados obtenidos sobre la base de la idea de “britanización”, sugerida por el cronista Lugones, como hipótesis que atraviesa los indicadores observados en diversos documentos históricos: mapas, crónicas y fotografías.

Palabras clave: Bahía Blanca, Estado, Capital británico, Estaciones ferroviarias, Escala local.

The “britanization” of Bahía Blanca. State, global capital, railway and local space in multiscale perspective

Abstract

Bahía Blanca City received the imprint of capitalism with a strong impact. This was due to the fact that British railway companies altered its morphology transmuting the primary condition of fortification. In this context, the multiscale perspective helps to envision this urbanization process including “external” factors and actors. The objective of this article is to characterize local mutations from the

* Investigadora Asistente. IHUCSO Litoral (UNL-CONICET). produccioncientificaydocencia@gmail.com

incorporation of the global scale represented by the British capital. Because of the lack of interest of the institutional levels of Province and Nation, these transformations, initiated around 1883 with the location of railway stations, favored the privatization of urban land at the expense of precarious public spaces that were qualified only towards the local centenary. These statements come from the results obtained from the idea of “britanization”, suggested by the historian Lugones, as a hypothesis that crosses the indicators observed in various historical documents such as maps, chronicles and photographs.

Key words: Bahía Blanca City, State, British capital, Railway stations, Local scale.

Introducción

La infraestructura ferroviaria —con sus cuadros de estaciones, instalaciones de maestranza y lienzos de vías—, en tanto se constituye en equipamiento técnico del ferrocarril inserto en estructuras urbanas o con potencialidad para crearlas, materializa uno de los múltiples anclajes espaciales del sistema de producción capitalista (Harvey, 2000). Al procurar localizar excedentes de capital fuera de Europa, hacia mediados del siglo XIX, las compañías ferroviarias —predominantemente británicas— impulsaron estrategias expansionistas, traducidas en saberes, inversiones y tecnologías, que se remitieron a regiones ávidas de insertarse al mercado mundial como productoras de materias primas. Coincidiendo en objetivos con las *elites* que gobernaron los Estados emergentes de América, e idearon su desarrollo económico a partir de un modelo liberal, esos capitales ingresaron al continente a través de generosas franquicias. Para conseguirlo se gestaron acuerdos entre actores socioeconómicos e institucionales de las escalas nacional (regional, local) y global, los que fueron engranando relaciones comerciales especialmente visibles en la Argentina, que había puesto en marcha un febril proceso de modernización técnica.

Escapando de los riesgos del localismo analítico y de la historia parroquial, la perspectiva multiescalar contribuye a resaltar —entre otros aspectos— el papel que desempeñan esos procesos, dinámicas y actores sociales no locales en circunstancias y contextos diversos, a fin de explicar cambios y reconfiguraciones que tienen lugar en diferentes dimensiones de la escala local (Fernández y Brandão, 2010). Este enfoque despliega así la posibilidad de desarrollar una mirada analítica que acentúe las interrelaciones fluctuantes entre actores cuyos centros decisionales y flujos de recursos materiales e inmateriales atraviesan los niveles del Estado, formando con este diferentes redes de acción público-privada que determinan la producción del espacio urbano, al operar sobre diferentes campos como el inherente a la construcción de infraestructuras ferroportuarias aquí abordado. Por su parte, las redes tejidas a partir de esas interrelaciones también incluyen prácticas de poder que jerarquizan y asignan funciones al territorio, lo que entraña la presencia de actores con desigual capacidad de control —de esas redes y de esas prácticas—, así como también competencias y asimetrías espaciales entre aquellos que tienen diferente posicionamiento escalar y desigual pertenencia a los campos público y privado, cuestión que demostraremos más adelante. Finalmente, en tanto las articulaciones multiescales resultan constructos sociales siempre disputados (Smith, 2008) y sujetos a cambios coyunturales, sus particulares configuraciones son desplegadas en constante mutación, de modo tal que favorecen la comprensión de dinámicas históricas específicas en las que se forman procesos de construcción socioespacial de los que Bahía Blanca es un ejemplo destacable (Brenner, 2003; Swyngedouw, 2010).

En este caso de estudio, en particular, el enfoque multiescalar —como matriz espacio-temporal— nos asiste para interpretar los sucesos globales que cristalizaron en

las estructuras específicas del proyecto nacional propio de la Generación del 80 y que tuvieron impacto en los espacios locales implicados en ese modelo. El plan había incluido políticas públicas tendientes al fomento de la inmigración y la colonización agrícola, trayendo aparejadas experiencias precursoras traducidas en diversos patrones espaciales: reordenamiento del sistema colonial de ciudades, esquemas planificados de urbanización y expansiones internas por conversión de rentas rurales en urbanas. Por ello, el aporte más sugestivo de la perspectiva multiescalar a este trabajo específico es su pertinencia teórica para la explicación de dinámicas empíricas, a partir de la valoración de causalidades que serían ponderadas como “externas” si pensáramos los cambios espaciales registrados solo desde las acciones municipales.

Así, la historia urbana del caso de Bahía Blanca (una destacada localidad ferropuertaria ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires, sobre la costa atlántica) ofrece un conjunto de situaciones de una singularidad escasamente explorada. Habiendo sido fundada como avanzada militar del gobierno bonaerense (1828), fue transformada luego debido a la instalación de redes ferroviarias del capital británico que mutaron su morfología, convirtiendo a ese paraje en un puerto para la nación, en consonancia con la producción patagónica que debía embarcar. No obstante, las compañías ferroviarias se instalaron en suelo bahiense maximizando su privatización, ya que diversos intereses nacionales entronaron a la localidad como nudo ferropuertario, pero sin hallar resistencia en una emergente burocracia local integrada por actores implicados en los negocios británicos. Por ende, mientras en las escalas nacional y provincial se concentraban acciones y recursos tendientes a erigir las ciudades capitales y ámbitos de representación republicana, Bahía Blanca quedaba a la zaga de ello y con un gobierno municipal de escasas capacidades endógenas, subordinado a una proyección estratégica externa que no contempló la densificación de la sociedad civil. Afirmamos esto desde una visión institucionalista, al sostener que las posibilidades del Estado de actuar “exitosamente” están condicionadas por unas capacidades que dependen de su calidad organizacional y de las redes de colaboración tendidas con los actores económico-sociales (Fernández, Vigil y Seval, 2012).

Paradójicamente, al tiempo que las inversiones foráneas convertían a Bahía Blanca en ciudad (1895), en tanto el crecimiento demográfico alcanzado le permitía lograr ese rango¹, la privaban de su derecho a definir una urbanidad alternativa, languideciendo en su espacio público tal como algunos cronistas lo han señalado: la ciudad sin paseos y sin tiempo de pasear, en palabras del escritor Enrique Banchs (2010). Pero si bien desde el abordaje relacional (Massey, 2005) se tiende a combatir la interpretación institucionalista de la estratificación escalar —al profundizar en la

¹ En 1881 Bahía Blanca contaba con 2527 habitantes y alcanzó los 4320 en el año 1886. Desde 1855 era gobernada por una Comisión Municipal de vecinos, designados por el gobierno provincial, quienes no poseían atribuciones ni recursos. Fue declarada ciudad en 1895 cuando la población arribaba a 14.238 habitantes (54 % argentinos y 46 % extranjeros). MOLINA, H. (2007). 1886-2003. Intendentes de Bahía Blanca. Comisionaturas. Bahía Blanca: Imprenta Fiore.

especificidad de las redes sociales y focalizar sus interrelaciones horizontales y sus conexiones locales/globales—, la disponibilidad de recursos públicos centralizados y decisiones tomadas en otros niveles del Estado es clave para comprender el escaso margen de acción del gobierno bahiense. A esta dificultad debe agregarse una promiscua simbiosis entre el Estado bahiense y el capital global, cuestión que juzgamos como un posible elemento debilitante a la hora de plasmar proyectos públicos en sinergia con la sociedad civil.

Resumiendo lo expuesto, el objetivo del artículo es caracterizar dichos procesos urbanos destacando el impacto del capital global en la escala local ante un Municipio, además, marginado de las políticas de escala nacional y condicionado por su sociedad con el sector privado. Por ello, la asimetría entre la enorme impronta del capital británico (medida en número y magnitud de estaciones ferroviarias y terminales portuarias) y la precariedad del Estado local (inexistente al momento del arribo de inversores extranjeros a una pequeña aldea) es la situación problemática que ha impulsado nuestra investigación. Para analizar las secuelas de dicha situación sobre el espacio urbano, hemos implementado una metodología que integra tres indicadores: 1. Estructura urbana (cuadrícula y redes, usos del suelo, densidad de ocupación, equipamientos públicos), 2. Roles del Estado (políticas públicas nacionales, provinciales, municipales), 3. Proceso de simbolización (imaginarios urbanos y representaciones sociales). En el primer indicador hemos privilegiado como fuentes primarias la cartografía histórica y la fotografía, en el segundo trabajamos con documentos jurídicos y de historia política y en el último se ha dado prioridad a los relatos de viajeros y las crónicas periodísticas. El cruce de resultados, con la idea de “britanización” como hipótesis, nos ha permitido afirmar que en Bahía Blanca la asimetría entre capital global y Estado local se materializa en unas prácticas de poder que reflejan una desigualdad entre la expansión de la propiedad privada y la calidad de los espacios públicos.

Con la finalidad de ordenar la secuencia argumental, el artículo se estructura en un relato dividido en dos grandes apartados que organizan la información partiendo de lo general hacia lo particular. En el primero situamos el caso de estudio en relación a acciones nacionales y provinciales, destacando el desempeño de Bahía Blanca y sus aspiraciones como nudo ferroportuario regional a partir de la incorporación del capital global. La segunda parte privilegia los aspectos urbanísticos de la escala local al abordar la yuxtaposición entre los cuadros de estaciones y la trama urbana, ponderando las vinculaciones dadas entre el dominio técnico del ferrocarril y el dominio social de la ciudad (Meyer, 1999). A su vez, esta segunda parte se subdivide en dos secciones enfatizando primero aspectos propios de las iniciativas privadas, los nuevos loteos y urbanizaciones, en tanto que en el último subtítulo predomina la relación dada entre las infraestructuras ferroviarias y el dominio público urbano².

² Este artículo contaba con valiosas fotografías de mapas provistas por el Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca y por Ferrowhite, las que debieron ser removidas por no contar éstas con la resolución requerida por la editorial.

El nudo ferropuerto nacional entre lo local/global

Si bien el origen de Bahía Blanca se remonta a la necesidad de establecer una avanzada militar, hacia fines del siglo XIX el poblado fue convertido en pieza fundamental del tablero nacional asumiendo el rol de ciudad portuaria, cabecera de las redes ferroviarias del sur bonaerense con conexiones que alcanzaban a Buenos Aires, la producción lanera de la pampa seca, los frutales de la zona de Río Negro y Neuquén, el océano Pacífico y el puerto de Rosario. En 1883, el cronista del diario *La Nación*, Benigno Lugones, enunció con elocuencia lo que sería ese asentamiento que abandonaba su origen defensivo devenido innecesario cuando Julio A. Roca concluía sus campañas militares. Bahía Blanca cobró protagonismo nacional —al punto de justificar la visita del corresponsal porteño— llegando a tener cinco terminales portuarias: Ingeniero White, Galván, Cuatrerros, Rosales y Belgrano. La primera estaba concesionada por el Ferrocarril del Sud (FCS) —de capital británico, con su estación inaugurada en 1884 al centro este de la planta urbana— y el siguiente muelle pertenecía al Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (FCBBNO) —también británico, cuyo edificio de viajeros construido con estructura de madera y chapas de hierro data de 1891 al sur de la retícula—. En el período 1904-1924, este último pasó a ser gestionado por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP), para ser finalmente transferido a la empresa FCS. La tercera terminal era explotada por el frigorífico Sansinena, el cuarto puerto administrado por el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB) —de propiedad francesa, con su estación abierta en 1922 al sureste de la ciudad— y el último fue convertido en la base naval más importante del país desde 1898 (Guerreiro, 2011).

El término “britanización”, que en este caso viene a problematizar la asociación entre infraestructuras de transportes interurbanos y procesos locales (Santos y Ganges, 2007), tiene la finalidad de adjetivar ese binomio para el caso puntual de Bahía Blanca. Fue acuñado por Lugones cuando fuera enviado a documentar los cambios radicales que el poblado estaba experimentando. A partir de ese vocablo, el periodista intentaba describir —en tono optimista— los detalles de un fenómeno local (económico, pero también sociocultural) en el cual el capital británico estaba siendo un vector cardinal. Si bien aquella figura también entrañaba formas de dominación simbólica asociadas a la educación y a la elegancia, a Lugones le servía para señalar un sitio ubicado en el continente americano que podía equipararse a una urbe europea, de forma similar a como hoy podríamos conceptualizar la internacionalización de los espacios económicos o la construcción de ciudades globales (Brandão, Fernández y Queiroz, 2016). “Bahía Blanca será el primer puerto de la costa oriental de la América del Sud... Es más grande que el de Liverpool, que es el más grande del mundo”³, escribía Lugones entre otras líneas laudatorias de un promisorio destino. No obstante, en este artículo —y en matriz multiescalar— el término resulta

³ LUGONES, B. (1883). Una excursión al Sur, el puerto de Bahía Blanca. Diario La Nación. Buenos Aires, año 14, n.º 3753, 11/3/1883, p. 1.

útil para subrayar la singularidad de un fenómeno urbano caracterizado por la “britanización” de lo local (en un sentido espacial), facilitada desde lo nacional (por la vía institucional), para el ingreso y despliegue de la escala global (encarnada por el capital británico). A través de este prisma teórico y en forma de entramado, destacaremos la presencia de múltiples actores sociales, de diversas escalas, operando sobre el espacio urbano de Bahía Blanca hacia fines del siglo XIX.

Pero, aunque estaba exhibiendo un intenso proceso de modernización técnica, la ciudad había tenido unos orígenes modestos que impedían sospechar tal progreso material. Los antecedentes del poblado datan del año 1828 cuando había sido erigida una fortificación que reforzaba la soberanía del Estado bonaerense frente al ataque brasileño a Carmen de Patagones —perpetrado en 1827 durante la guerra con Brasil— y marcaba la frontera interior en territorios aún dominados por los pueblos originarios. Fortaleza Protectora Argentina era el nombre de ese fortín de barro, provisto de una materialidad que no se correspondía con la pomposidad del nombre, ni con la sencillez del caserío. Posteriormente, junto a ese asiento rudimentario fueron erigidos los ferrocarriles mencionados y la aldea convertida en el notable nudo ferropuerto que estamos describiendo. En efecto, un rasgo que singulariza el caso de Bahía Blanca, en relación con otras ciudades intermedias argentinas (Llop Torne, 2011), es esa condición de haber registrado una temprana y fuerte presión del capitalismo (Ribas, 2007). En 1859, D. Jorge E. Church, bajo la dirección del Ing. Carlos Pellegrini (presidente de la Comisión Científica del Sur), realizó el primer plano topográfico de la ciudad de Bahía Blanca.

Sin embargo, el promisorio desarrollo comercial ligado a sus flamantes ferrocarriles y puertos no le habría alcanzado para convertirse en capital de la provincia, aunque había tenido la intención de concretarlo. Tal aspiración había sido motivo de disputas con actores decisionales de Buenos Aires cuando debían definirse las sedes administrativas entre las capitales nacional y provincial. Pero la distancia de Bahía Blanca con la recientemente creada Capital Federal (1880) y las aspiraciones presidenciales del gobernador Dardo Rocha, quien decidió proyectar y construir una nueva capital —La Plata (1882)— impidieron que se concretara el anhelo (Nicolini, 1981).

A este hecho desafortunado para los bahienses, Lugones le encontraba un lado amable: “Aquí no se trata de levantar una ciudad oficial, como La Plata, en que la mano rica del gobierno lo hace todo. La ciudad que está naciendo aquí es un producto de las cosas mismas...”⁴. Frente a la negativa oficial, y persistiendo en reafirmar una soberanía regional, en 1884 el diario local *El Porvenir* propuso que Bahía Blanca fuera convertida en la capital de una nueva provincia a partir del proyecto de dividir en dos partes el territorio bonaerense. El plan fue defendido por

⁴ LUGONES, B. (1883). Una excursión al Sur, la vida en Bahía Blanca. Diario La Nación. Buenos Aires, año 14, n.º 3754, 13/3/1883, p. 1.

legisladores y particulares en diversas circunstancias (Cernadas de Bulnes, 1996), pero solamente pudo cristalizar en el nombre del diario local *La Nueva Provincia* que persistiría como registro elocuente de la potencia de aquel imaginario urbano⁵.

La ciudad de Bahía Blanca también aspiraba a ser “Puerta de la Patagonia”, es decir, una posible salida al mar para una vasta región por entonces productora de frutas, lanas y combustibles, del mismo modo que Buenos Aires lo era del *hinterland* de la carne y el trigo. Años más tarde, también se procuraría la vinculación con territorio chileno a partir del proyecto Ferrocarril Trasandino Austral (1957) que el ingeniero bahiense Domingo Pronsato había impulsado sin éxito (Fig. 1). El plan se sustentaba en la ambición de convertir a la ciudad en una sede conductora de los progresos patagónicos, pero las políticas nacionales que llevaron a las provincializaciones de La Pampa (1952), de Río Negro y de Neuquén (1955) frustraron la creación de esa unidad territorial que el ingeniero había denominado Provincia del Libertador General San Martín (López Pascual, 2017). Según el proyecto, este territorio incluiría parte de aquellas jurisdicciones, tendría su capital en Bahía Blanca y se conectaría con Chile a partir del ideado ferrocarril. Ante las decisiones tomadas por la nación, la propuesta quedó sin efecto, de igual modo que la estrategia de Rocha había cercenado la ilusión bahiense de ser capital provincial.

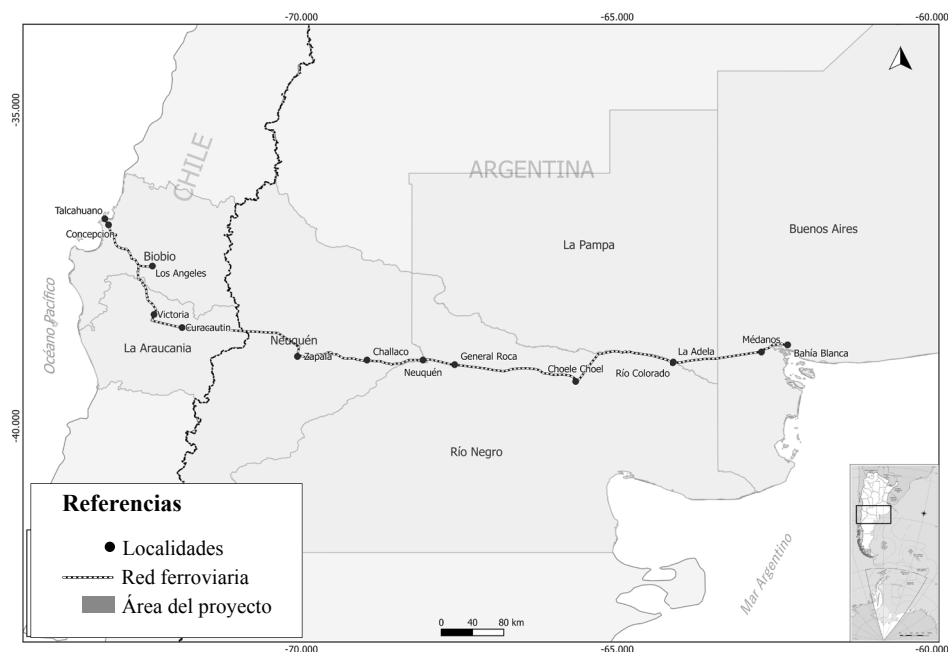


Figura 1. Proyecto del Ferrocarril Trasandino del Sur, 1957.

Fuente: elaborado por Saus a partir de López Pascual (2017).

⁵ En el año 1898, el diario *La Nueva Provincia* retomó la solicitud. En 1900 Carlos Pellegrini presentó un proyecto de canje de territorio para una nueva provincia, justamente en tiempos en que su relación con Roca se debilitaba. Diputados nacionales, gobernadores y particulares persistieron en la idea que reanudó, sin éxito, Domingo Pronsato en 1943.

Estos proyectos evidencian una identidad local/regional que, avanzado el siglo XX, aún estaba por delinearse y que encontraba enormes obstáculos institucionales en las escalas nacional y provincial. Quizá un motivo histórico sugerente de las dificultades para instalar un perfil propio reside en que, a diferencia de otras localidades argentinas de origen colonial que —al momento de la construcción de los ferrocarriles— atesoraban el patrimonio cultural heredado de su historia urbana, Bahía Blanca fue declarada ciudad recién en el año 1895, es decir que la injerencia de los inversores ferroviarios extranjeros fue anterior a la constitución del propio gobierno local. Este no existía como tal para imponer condiciones al capital, que era promovido desde la nación y la provincia con idéntica sede de comando hasta la federalización de Buenos Aires y la fundación de La Plata. Así, mientras en ambas ciudades se iban construyendo edificios y paseos públicos de inspiración cultural francesa, Bahía Blanca quedaba a merced de las conveniencias del capital foráneo y de actores locales hegemónicos beneficiados con esa participación al encaminar así sus negocios personales. Las escasas capacidades del emergente Municipio en la provisión de infraestructura y equipamiento público habían sido tempranamente señaladas por Lugones: “... ni si quiera de trazar y empedrar el camino al puerto se ha preocupado nadie...”⁶. Y en cuanto a la provisión de servicios públicos, agregaba: “La construcción de fosas para escusados es una cuestión de la mayor importancia. No hay quien la estudie por cuenta de la Municipalidad [...] Probablemente los ingleses resolverán el asunto”⁷. Esa percepción imaginaria de un Estado local “ausente” devino un hecho fáctico que hemos constatado a partir de otros documentos históricos, estando además ligado a sucesos que explican una marcada privatización del suelo urbano.

A escala nacional, algunos historiadores han interpretado la presencia británica en la Argentina como una práctica que, subrepticamente, había horadado la situación colonial ya que la intermediación española impedía el comercio directo entre los productores criollos y los compradores ingleses. Esto fue ponderado como una de las causas principales de la Revolución de Mayo, al abrirse las puertas al comercio británico y consolidar el poder de los comerciantes ingleses en Buenos Aires (Pigna, 2005). Hacia 1880, con Roca y la generación subsiguiente al mando del gobierno de la nación, se habría terminado de plasmar la alianza comercial de escala nacional con actores del capital global. Los ingleses acentuaron su presencia en Sudamérica instalando bancos, ferrocarriles, frigoríficos, compañías de tierras y otros servicios influyentes en la economía y la política argentinas que iban absorbiendo excedentes europeos reconvertidos también en la erección de infraestructuras ferroporcuarias con la consecuente urbanización del territorio nacional (Harvey, 2013). En aquel mapa geopolítico nuestro país había sido trasmutado a una región agroexportadora, siendo la oligarquía porteña mediadora entre el inte-

⁶ LUGONES, B. (1883). Una excursión al Sur, la vida en Bahía Blanca, *op. cit.* p. 1

⁷ *Ibidem.*

rior agrario y la metrópoli londinense en una suerte de nuevo esquema extractivo (De Estrada, 2011).

Redes de infraestructura global en el espacio urbano local

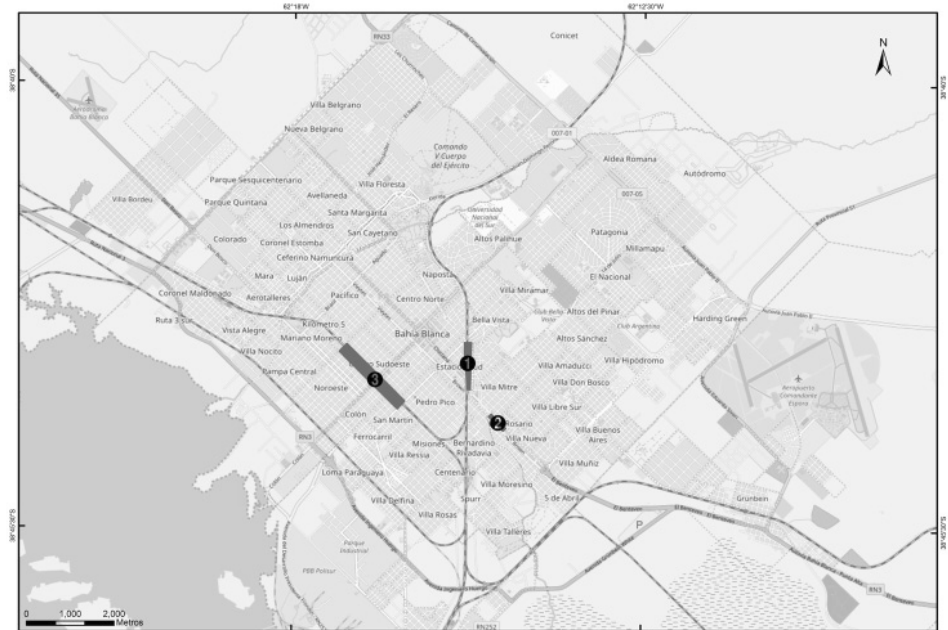
El análisis multiescalar permite visibilizar procesos que tuvieron sede en Bahía Blanca, pero que han sido generados por circunstancias y actores exógenos. Santos (1997) hace referencia a una escala de impacto en la cual se materializan las relaciones de poder y las estrategias geopolíticas. Es por eso que no sería conveniente circunscribir la investigación a las fronteras de la “racionalidad cartográfica” que exhibe el hecho urbano de un caso de estudio, ya que las escalas no son datos apriorísticos sino expresión de las relaciones sociales disputadas (Mansilla, 2011). En Bahía Blanca, la alianza del Estado nacional con Gran Bretaña se materializó cabalmente en la magnitud y complejidad de las infraestructuras ferroporpuarias allí instaladas. Este hecho le valió estar en tercer lugar del podio de ciudades portuarias exportadoras liderado por las terminales de Buenos Aires y Rosario. Así, mientras la nación y algunas provincias construían ferrocarriles de fomento en localidades poco atractivas para el capital privado⁸, en Bahía Blanca la impronta británica había sido definitoria, con dos estaciones de esa procedencia vinculadas a sus respectivos puertos y una sola y secundaria de origen francés (Fig. 2). El dato cobra relevancia porque los gobiernos encomendaban esas obras allí donde el capital foráneo no arraigaba “espontáneamente”⁹. Es más, crónicas sobre un presunto abandono de los Estados nacional y provincial —plasmado con elocuencia en el fallido intento de capitalización—, habían impulsado relatos que la describían como una ciudad fruto del progreso material y del trabajo, fuera de la gestión pública discrecional atribuida a las sedes administrativas oficiales.

El escenario descrito abre una serie de situaciones diferenciales a nivel nacional y redundan en unas redes ferroporpuarias profusas e intrincadas en localidades portuarias que, como Bahía Blanca, habían sido terminales de línea con áreas de influencia muy productivas. Por eso resulta preciso comprender el rol de las ciudades en el territorio nacional y también el desempeño de cada compañía al interior del hecho urbano. Ello, en parte, explica las decisiones de emplazamiento de las estaciones, las relaciones establecidas con los flujos locales de tráfico, el poder simbólico de representación de la arquitectura ferroviaria y la manera como cada compañía ha resuelto su competencia con las demás (Saus, 2014). Pero lo interesante a destacar a nivel local es el

⁸ Por ejemplo, en ciudades como Mendoza, Tucumán o Santa Fe, capitales de provincia ajenas a los circuitos valiosos para los inversores británicos. La zona de interés para este capital era la llanura pampeana donde también podían ponerse en marcha negocios inmobiliarios y trazar ramales en planicies con fácil salida al mar.

⁹ En el caso de Santa Fe, por ejemplo, ciudad intermedia de fundación hispánica y capital de provincia poco atractiva para el capital foráneo, de tres estaciones ferroviarias la primera fue construida con recursos de origen provincial, la segunda (y menos relevante) por una compañía británica y la tercera por el Estado nacional. El puerto local también había sido gestionado por la Provincia, sobre una ribera de escaso calado muy diferente a las barrancas profundas de Rosario donde también había primado el capital británico.

modo en que ese capital global se había instalado, implicando unas formas urbanas específicas que difieren de otras ciudades argentinas. Esas trazas iniciales de una urbanidad moderna revelan no solo la presencia británica en el espacio urbano sino también la “ausencia” estatal. Como un negativo de La Plata donde la “mano rica del Gobierno” lo hacía todo, Bahía Blanca era construida por los flujos del capital global dividiéndose entre sus anclajes espaciales y las nuevas urbanizaciones que alojarían al mercado laboral (Harvey, 2000). Los roles urbanos que tuvieron internamente las compañías ferroviarias son un dato significativo para comprender su despliegue espacial, porque los ferrocarriles que estamos analizando eran de tipo interurbano, es decir que tenían una función de conexión regional y un tipo de inserción interna, mayormente definido por la jerarquía de cada empresa a escala local.



Referencias

- Estaciones de ferrocarril ① Estación F. C. S. ② Estación F. C. R. P. B. ③ Estación F. C. B. B. N. O.

Figura 2. Emplazamiento general de las tres estaciones: 1. FCS; 2. FCRPB; 3. FCBBNO. Fuente: elaborado por Saus.

Dicho panorama se materializa en unas arquitecturas que entraron en contacto con la trama urbana que precedió a las redes técnicas ferroviarias. Ese binomio ferrocarril-ciudad solía implicar unas prácticas urbanísticas que, traducidas en pequeños espacios públicos (plazas, glorietas, bulevares, patios de coches, *parterres*) establecían mediaciones entre ámbitos técnicos ferroviarios y sociales urbanos, junto a la arquitectura del edificio de pasajeros (Santos y Ganges, 2007). Pero en la ciudad de Bahía Blanca las circunstancias históricas antes descriptas tendieron a

la privatización de un suelo urbano que las empresas abordaron con cierto desdén hacia lo público o, simplemente, privilegiando criterios ingenieriles de eficiencia y economía en la construcción de sus redes técnicas y la posibilidad de poner en marcha negocios inmobiliarios en sus inmediaciones. Paralelamente, como hemos analizado y lejos de constituirse en un organismo público de control, el Municipio actuaba de forma solidaria con los capitalistas británicos que estaban ejecutando las principales obras públicas y aportando al progreso material de la ciudad.

Las estaciones proyectadas hacia el dominio privado urbano

Existieron notables solapamientos entre actores de las esferas pública y privada, cuestión que tiende a explicar las escasas capacidades endógenas de un gobierno local debilitado por sus disputas internas y por la inestabilidad político-partidaria (Molina, 2007). Además, debe señalarse su participación en asuntos privados particulares y una precaria comunión con la sociedad civil. Basta mencionar como ejemplo que la familia Pronsato era poseedora de tierras —al suroeste de la planta urbana— de un área equiparable a las pertenecientes al FCS en torno al puerto de Ingeniero White. Las primeras darían nombre a la Villa Antonio Pronsato y las segundas al poblado de Ingeniero White y al proyecto de urbanización Nueva Liverpool, ambos practicados sobre loteos de tierra rústica vinculados al puerto. Al parecer, la “britanización” había dejado su huella en el suelo: “Repito que hoy, casi toda la tierra no edificada es de los ingleses...”¹⁰, había remarcado Lugones tiempo antes que Banchs (2010) sostuviera que la ciudad era un vertedero de dinero extraño que por sí misma era incapaz de producir. Mientras tanto, el poder público contemplaba el fenómeno sin dar muestras de querer regularlo. La cartografía histórica generada por cuadros o encomiendas municipales es una fuente excepcional frente a la abundancia producida por actores privados hacia fines del siglo XIX. Entre los protagonistas de la ejecución de los planos, Carlos A. Pronsato (cuyas posesiones se localizaron al suroeste), tío de Domingo (el intelectual y “profeta” patagónico), actuaba como rematador de campos y chacras y participaba en delineaciones catastrales junto a L. J. Viale y Settimio Facchinetti que era un cartógrafo empleado del FCBAP¹¹. En el sector público, otros cruzamientos pueden probarse con el cinco veces intendente Jorge Moore quien era de origen británico y había llegado a la zona en 1880 para dedicarse a negocios rurales. En su desempeño como empresario, creó en Bahía Blanca una casa de consignaciones de frutos con Ángel Brunel quien fuera intendente en 1900. Lo público y lo privado se mimetizaban también en la figura de Arturo Coleman¹², Superintendente del FCS y apoderado de las compañías de

¹⁰ LUGONES, B. (1983). Una excursión al Sur, la vida en Bahía Blanca, *op. cit.* p. 1.

¹¹ FACCHINETTI, G. (2017). Vida y obra de Settimio Facchinetti, entrevista a su nieta. Bahía Blanca, 19 de diciembre.

¹² Coleman fue también representante oficial de la gerencia del FCS, presidente de la comisión local y apoderado general de la Compañía de Aguas Corrientes de Bahía Blanca, director local y apoderado general de The South American Light and Power Co., apoderado general de The Bahía Blanca Gas Company, director local de The Bahía Blanca Tramway Co., director local del Mercado Victoria de Productos del País, presidente del

aguas corrientes, gas, luz y tranvías, alcanzando el mote de “verdadero intendente” al ejecutar las principales obras públicas locales¹³.

La indagación de las trayectorias veladas en las representaciones cartográficas que exhiben a esos actores como propietarios, técnicos o rematadores, en un mapa de 1913 nos conduce a destacar la Compañía de Tierras Guatraché como titular del plano encargado desde un directorio radicado en Londres. Se trataba de una empresa colonizadora que hacia 1908 había comprado campos en La Pampa con la finalidad de fraccionarlos y venderlos a posibles agricultores¹⁴. Lo interesante en la valoración de los actores vinculados a Bahía Blanca es que la empresa del FCBAP integraba esa compañía de tierras al mismo tiempo que intentaba consolidar su presencia en la ciudad con un malogrado proyecto de estación tendiente a reemplazar la de chapas. Por su parte, el administrador general del FCBAP, por entonces el británico James Alfred Goudge, había sido uno de los protagonistas de la ceremonia de fundación del pueblo de Guatraché, entre otros personajes también afines al escenario bahiense como William Bremen Harding Green quienes amarraban así el futuro del nuevo poblado pampeano al de la compañía ferroviaria con cabecera en la ciudad de Bahía Blanca.

El plano confeccionado por esa compañía de tierras estuvo asociado a la venta de terrenos, quintas y chacras en la Villa Grunbein Sud, al este de la planta urbana bahiense, sobre las líneas del FCS hacia Pringles, Buenos Aires y el Puerto Militar, las que justamente dividían la villa a partir del cuadro de la estación ferroviaria. Otro loteo que exhibe el plano está vinculado al poblado de Villa Harding Green (1907), que también ligaba los destinos bahienses a las personalidades de Guatraché. Así, la compañía de tierras confeccionaba una cartografía urbana que llenaba el vacío de cuerpos técnicos del Municipio de Bahía Blanca. Harding Green había nacido en Brooklyn, Nueva York, y era hijo de un banquero que estuvo entre los fundadores del Banco de Londres. Llegó a Bahía Blanca en 1893 para asumir la gerencia del FCBBNO. Cuando esta empresa se fusionó con el FCBAP (1904) fue confirmado en su puesto y su labor allí terminó en 1924 tras haber sido el FCBAP absorbido por el FCS¹⁵.

Ingenieros del FCBAP habían dibujado los planos y vistas del puerto Galván, en una composición publicitaria acompañada de una planta de la ciudad de Bahía

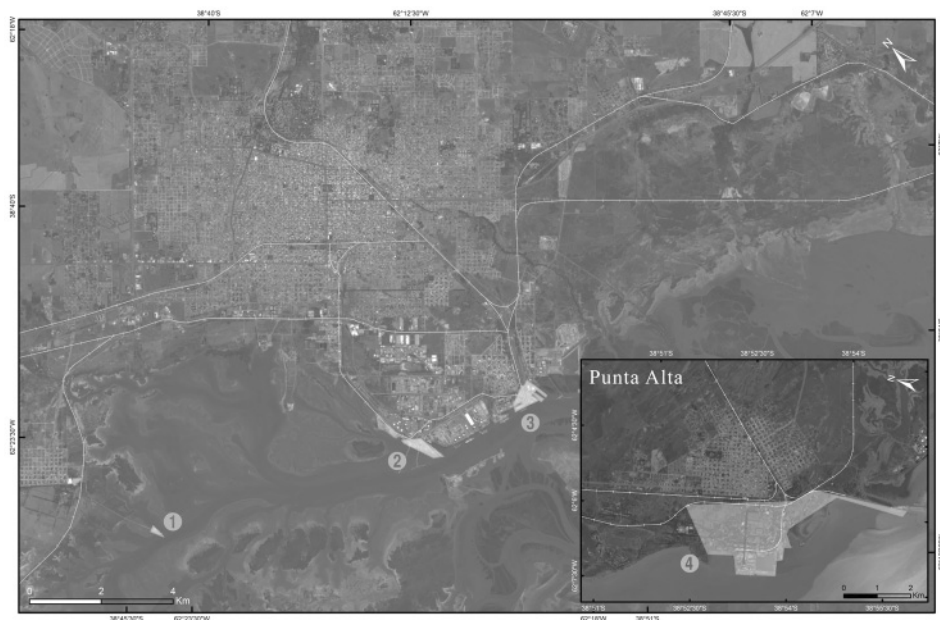
Bahía Blanca Golf Club, presidente de la comisión The British Community Pro-Centenary Committee (Boletín Municipal de Bahía Blanca, 1926: 1433)

¹³ Aportes realizados por Saus al PGI-UNSCyT 24/I230 Cultura y artes en Bahía Blanca: entre la institucionalización y la emergencia (siglos XX y XXI), directora Diana Ribas, Centro de Estudios Regionales “Prof. Félix Weinberg” (CER) y plasmados en el capítulo del libro en prensa: SAUS, M. A. (2018). La grilla y el ferrocarril. Espacio público y cultura urbana en la emergencia de un Estado de escasas capacidades endógenas. Bahía Blanca, 1883-1928.

¹⁴ http://companiadetierradeguatrache.blogspot.com.ar/2015/06/compania-detierras-de-guatrache-y_1.html

¹⁵ *La Nueva*. Con las formas del ayer, William Harding Green. Bahía Blanca 23/3/2012. [En línea] <http://www.lanueva.com/nota/2012-3-29-9-0-0-william-harding-green>

Blanca y fotografías del equipamiento portuario. En estas últimas se exponen con detalle las instalaciones, con descripción del número de vapores que era posible atracar, disponibilidad de grúas y galpones, provisión de equipamiento eléctrico, agua potable y otras infraestructuras descritas en textos y tablas que difundían, en idioma inglés, las ventajas y facilidades que ese puerto ofrecía a las actividades comerciales. Según reza el mapa, el FCBAP tenía oficinas en Londres en Dashwood House, 9 en New Broad Street y en Buenos Aires en la calle Florida 783, donde actualmente se encuentran las remodeladas Galerías Pacífico. La representación cartográfica prueba que, a principios del siglo XX, personal técnico del FCBAP dibujaba sus planos promocionando los servicios del puerto Galván, mientras la compañía se consolidaba como uno de “los cuatro grandes” ferrocarriles británicos¹⁶. Paralelamente, la empresa concesionaba los servicios locales de energía eléctrica, agua corriente, gas, tranvías y adoquinado. En síntesis, ejecutaba las obras públicas locales, además de construir viviendas para obreros y el puente sobre la avenida Colón, ampliar el Mercado Victoria y equipar el puerto Galván, en un plan de servicios e infraestructuras del cual el Municipio se hallaba al margen.



Referencias

- ① Puerto Cuatros ② Puerto Galván ③ Puerto Ingeniero ④ Puerto Rosales

Figura 3. Bahía Blanca y sus puertos. Fuente: elaborado por Saus a partir del Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca (escala 1:21550). Inventario 15.

¹⁶ Hace referencia a la novela de Agatha Christie, junto al Ferrocarril Oeste, el Ferrocarril Sud y el Ferrocarril Central Argentino.

En un plano sin fecha, que estimamos alrededor del año 1925, Settimio Facchinetti (empleado del FCBAP) incorporaba información referente a la densidad de población; además, puede verse construida la estación del tercer ferrocarril bahiense, el FCRAPB, en terrenos que habían pertenecido a Godio. El barrio Noroeste aquí se extiende por todos los dominios ferroviarios y, más al sur, la Villa Antonio Pronsato exhibe un notable nivel de ocupación. Son de recalcar en esta representación cartográfica otras urbanizaciones nuevas en las cercanías del núcleo urbano de Bahía Blanca, también vinculadas a las infraestructuras ferroporcuarias. Algunos ejemplos son Villa Grünbein, Punta Alta, Cuatrerros, Villa Olga, Villa Floresta, entre otras localidades de la región (Fig. 3). Facchinetti anexó un detalle del Puerto Militar, en cuyo proyecto había estado trabajando con el ingeniero genovés Luigi Luiggi, quién lo convocara para que viniese desde Florencia a Bahía Blanca en el año 1896.

Las estaciones proyectadas hacia el dominio público urbano

Una vez absorbido el FCBAP, el FCS monopolizó el accionar del capital británico a nivel local y Coleman concentró un enorme poder de persuasión sobre el Municipio, con una activa participación de la empresa en los asuntos comunales en una indisoluble simbiosis público/privada. Así se convirtió en una compañía líder, capaz de imponerse en el puerto local, en la ciudad cabecera de un territorio que la empresa insignia controlaba. Pero antes de ser monopólica, su poderío ya era perceptible en la arquitectura de la terminal de pasajeros, en sus generosas dimensiones y en el esmero por convertirla en un objeto bello según los cánones de la época.

Sin embargo, no hubo intención de hacer coincidir la fachada del edificio de viajeros con la importante calle San Martín que la habría articulado a la plaza principal dándole a ese eje un remate monumental. Ubicada sobre la avenida Gral. D. Cerri con una verja sobre la línea municipal, su patio de coches cerrado indicaba la entrada y salida de vehículos en una suerte de espacio vigilado que, con el pabellón británico flameando en gala ceremonial, revelaba inequívocamente el imperio de la propiedad privada (Fig. 4). La reconstrucción del espacio público urbano en torno a la estación del FCS comenzaría a ser posible por obra del gobierno bahiense recién en el año 1940 con la erección de canteros arbolados sobre la avenida adoquinada¹⁷, los que fueron removidos con la pavimentación de 1967, quedando otra vez en deuda la disponibilidad de un espacio público que anunciara la impronta del edificio ferroviario¹⁸.

Las estaciones del FCBBNO y la del FCRPB tampoco parecen interactuar con la trama urbana de un modo que potencie su civilidad, ni ensayan modos de fusionar

¹⁷ *La Nueva Provincia*. Activamente se trabaja en el arreglo de la avenida General D. Cerri. Bahía Blanca, 30/8/1940, s/p. Archivo Ferrowhite.

¹⁸ *La Nueva Provincia*. Habilitose el pavimento de la avenida General D. Cerri. Bahía Blanca, 23/11/1967, s/p. Ferrowhite.

el universo técnico del ferrocarril con el dominio social urbano, como había sido logrado en otros ejemplos de ciudades argentinas. El panorama displicente hacia el espacio público se robustece al considerar que Bahía Blanca no tenía cuerpos deliberativos al instalarse las compañías británicas, junto a la promoción nacional de ese capital y al estado de orfandad manifestado por actores locales en virtud de la desatención provincial. Sin árboles, ni paseos, una plaza escuálida y escaso tráfico vehicular, Bahía Blanca mostraba un débil sentido de civilidad de una forma descarnada: la ciudad "... se extiende, pero es un tumulto de rieles, de vagones, de depósitos..." (Banchs, 2010, p. 28).



Figura 4. Edificio de viajeros de la estación del FCS. Fuente: Archivo del Museo Taller Ferrowhite (sin fecha). Archivo 12.

El ferrocarril había creado oportunidades para la especulación inmobiliaria con el trazado de urbanizaciones segregadas tras las playas de maniobras, situación visible también en la estación británica del FCBBNO. Su tecnología industrializada y la localización en sus cercanías del Mercado Victoria, talleres y vivienda obrera, más tarde coadyuvaron a la formación de un barrio postergado y calificado por la opinión pública de un modo peyorativo que ubicaba la causa del letargo barrial en la precariedad de la estación (Fig. 5)¹⁹.

¹⁹ *La Nueva Provincia*. Adefesio anacrónico: la estación B. B. N. O. Bahía Blanca, 2/8/1967, s/p. Archivo Ferrowhite.

En cuanto a los edificios de viajeros, que componen el elemento ferroviario más integrado al espacio público urbano, la estación británica del FCS poseía un modesto edificio lineal de ladrillos, con cubierta a dos aguas, que fue reemplazado en 1910 por aquella arquitectura afrancesada de grandes dimensiones y dispuesta de forma lateral a las vías. Los ingenieros de la compañía localizaron el cuadro de estación próximo al centro urbano, pero priorizando su vinculación con el puerto de Ingeniero White. Por eso, fue emplazado de forma diagonal a la cuadrícula, estableciendo una relación funcional problemática con el sistema primario urbano.



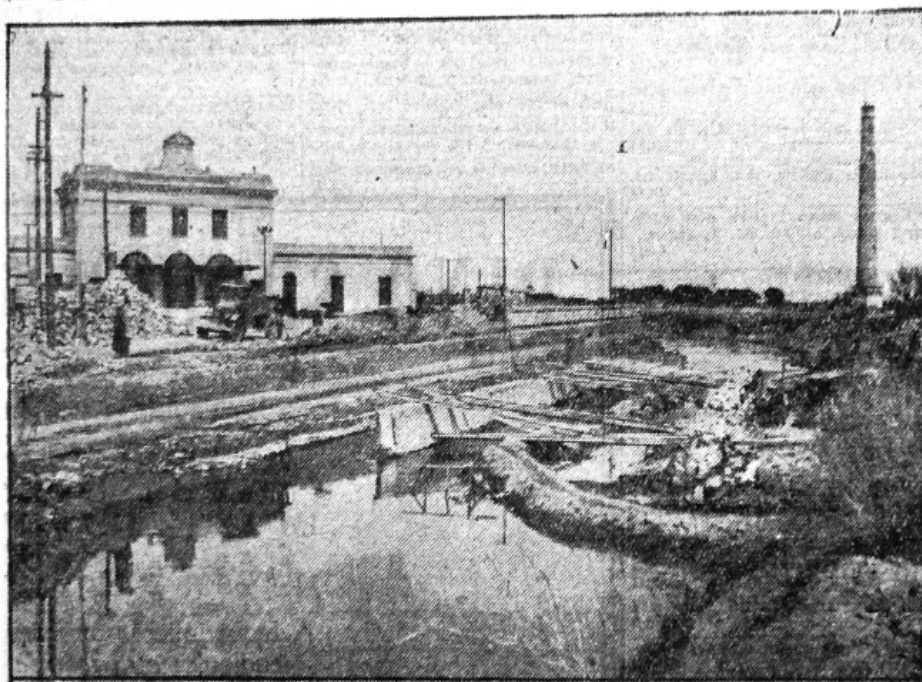
Figura 5. Artículo de *La Nueva Provincia* sobre el edificio de viajeros de la estación del FCBBNO. Fuente: *La Nueva Provincia*, 14/2/1949, s/p. Archivo Ferrowhite.

Además, crónicas periodísticas aseguran que el día de la inauguración y frente a una multitud agolpada en los andenes, el tren no se detuvo en la estación dirigiéndose directamente hacia el puerto que, evidentemente, era su principal objetivo. Asimismo, dos celebraciones tuvieron lugar aquel día, una en la plaza cívica de Bahía Blanca y otra en Ingeniero White²⁰. Por su parte, la estación lineal del FCBBNO continúa siendo hoy un cobertizo de chapas de hierro, a pesar de haber sido concesionada desde 1904 por FCBAP, que había elaborado un proyecto de tres plantas con mansardas y torres, conjunto que no fue construido. En cuanto a su emplazamiento, al ser lateral a las vías y tangencial a la planta urbana, creó una frac-

²⁰ Diario *La Prensa*. Buenos Aires, año 15, n.º 4247, 29/4/1884, p. 3.

tura de la retícula hacia la ribera marítima. Menos obstáculos a la estructura urbana había impuesto la estación francesa del FCRPB. Consistente en un edificio clasicista de pequeña escala —con planta terminal tras las toperas—, se halla en una ubicación tan marginal como lo era ese ferrocarril para Bahía Blanca, en apariencia confinado a ocupar un espacio descartado por los ingleses, tras las vías del FCS y cruzando un arroyo anegadizo cuyo puente estuvo asiduamente en refacciones (Fig. 6)²¹. Aun así debe apuntarse que es la única estación instalada como término de una calle, siendo ejemplo de un tipo de localización sugerida en primitivos manuales de urbanismo inspirados en el recurso del *point de vue* de tradición *Beaux-Arts*. El gráfico síntesis de la situación en planta de las tres estaciones puede visualizarse en la figura 7.

Concluyen los Trabajos de Demolición Del Puente de la Estación Rosario



Un aspecto del estado actual en que se encuentran las obras de demolición del antiguo puente ubicado sobre el arroyo Napostá, en las calles Brown y Estados Unidos, en reemplazo del cual deberá ser construido uno nuevo

Figura 6. Artículo de la Nueva Provincia acerca del edificio de viajeros de la estación del FCRPB. Fuente: *La Nueva Provincia*, 13/9/1949, s/p. Archivo Ferrowhite.

²¹ *La Nueva Provincia*. El puente de la Estación Rosario. Necesidad de una limpieza general. Bahía Blanca, 29/4/1941, s/p. Archivo Ferrowhite.

En cuanto a los espacios públicos no necesariamente asociados a la infraestructura ferroviaria, es preciso agregar que incluso los parques de Bahía Blanca habían emergido por iniciativa privada o de particulares. Tal fue el caso del luego llamado Parque de Mayo, al noroeste de la trama urbana, cuyo plan había surgido hacia 1906 por iniciativa de un grupo de vecinos con intención de vincular esta propuesta a un barrio de *chalets*.

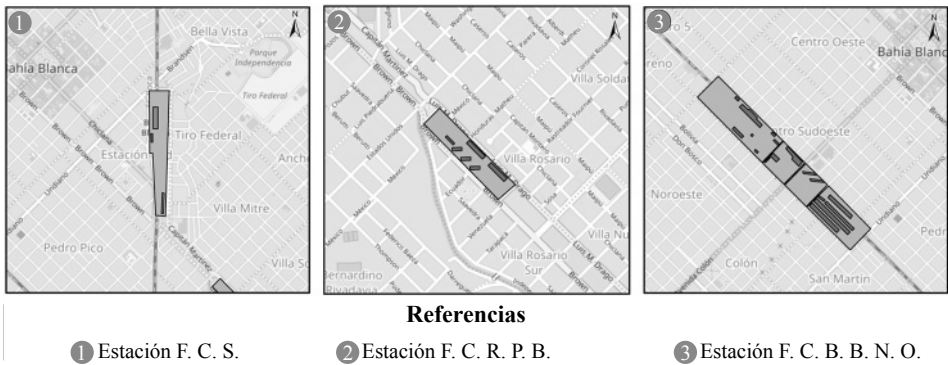


Figura 7. Emplazamiento sectorial: FCS, FCBBNO, FCRPB.

Fuente: elaborado por Saus.

El diseño fue asignado al arquitecto paisajista belga Augusto Flamant quien debía dejar un tercio de la superficie libre para ser cedida al Municipio que formalizaría el parque. El emprendimiento no fue concretado entonces y en 1940 el barrio Palihue vino a satisfacer la idea original con un conjunto pintoresco de viviendas. Su trama organicista que en Europa solía ser una alternativa altruista para mejorar el hábitat de la clase obrera, en la Argentina se tradujo en un escapismo bucólico de *elite* del que este barrio bahiense es un buen ejemplo. Por su parte, el parque Independencia —ubicado al noreste del área central— fue creado en 1911 por iniciativa del general Pablo Riccheri, ex ministro de Guerra de Roca. Había sido planeado para celebrar la Independencia, pero sin mediar consensos tendientes a formalizarlo como ámbito cívico, según el ideario iluminista de Sarmiento que señalaba a los parques como espacios del reformismo estatal: “Sólo en un vasto, artístico y accesible parque, el pueblo será pueblo; sólo aquí no habrá extranjeros, ni nacionales ni plebeyos”²². Ante la falta de un concilio tendiente a delinear lo público con ideas rectoras y frente a la evidencia de una precarizada vida civil, la crítica externa no se hizo esperar: “Es cierto que hay un descampado señalado para parque, un parque en veremos [...] Y esta plaza [Rivadavia] tiene un aspecto de aridez, de raquitismo, como las plazas de los barrios fabriles...” (Banchs, 2010, p. 31).

²² Domingo Faustino Sarmiento. Discurso inaugural del Parque de Palermo. Citado por GORELIK, A. (2004). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, p. 58.

Esos aspectos conducían al escritor Banchs hacia la actitud de enfocarse en una especie de contracara del progreso económico que tanto deslumbraba a Lugones, al percibir que este no reverberaba en la “dignidad” de los espacios urbanos, entendida como “La riqueza verdadera [que] tiene trono en las virtudes del espíritu y en la cultura. Todas cosas que no tiene Bahía Blanca” (p. 24), mientras proseguía haciendo alusión al improvisado paisaje urbano, aparentemente no mejorado aún en 1910:

su aspecto urbano, que parece que aún no se ha desprendido de los andamios, es inferior al de casi todas las ciudades argentinas; nómbrese al azar: Córdoba, Tucumán, Santa Fe, Mendoza. No tiene ninguno de esos encantos virtuales que apenas concretan las palabras y que se derivan de un detalle ínfimo, de una tonalidad del ambiente, de un rasgo muy propio, de la tradición. Perfectamente antipática, Bahía Blanca está sumando bolsas en la puerta de una barraca (p. 25).

Durante los festejos del centenario de la patria, cuando era preciso indagar acerca de la “verdadera” identidad nacional tras el oleaje inmigratorio, Bahía Blanca parecía no aportar ninguna cualidad que estuviera a la altura de la conmemoración. Para Banchs la ciudad era solamente una gran estación de ferrocarriles carente del amor civil de sus propios habitantes representados en un palacio municipal desierto, porque “... se entra en él y hay un silencio de templo y soledad y quietud en las oficinas muertas, como si sirvieran a uno de esos pueblos de vida mediocre” (p. 29). Pero Bahía Blanca de mediocre tenía muy poco. Había sido protagonista de un crecimiento material inusitado para una ciudad de provincia impactada por el capital global. Sí, en cambio, los intelectuales de la época observaban una posible mediocridad asociada a su identidad cosmopolita y a la formación de una idea de civilidad no traducida al espacio urbano en una voluntad de forma que emanara del Estado.

Reflexiones finales

El espacio urbano de Bahía Blanca ha sido el laboratorio propuesto para evaluar la incidencia de diversos actores y sus disputas de poder desde un enfoque multiescalar que fue entretejido a partir del binomio ferrocarril-ciudad. A nivel nacional, Bahía Blanca había tenido un desempeño destacado como terminal ferropuertaria de una región que alcanzaba a la Patagonia, aunque siempre limitada en su desarrollo regional por el centralismo porteño y por haber perdido la capitalidad que, en el imaginario bahiense, significaba adquirir capacidades y disponer de recursos para el progreso local. Es posible que tal condición la hubiese mantenido por un tiempo a la zaga de otras ciudades en lo que a obras públicas respecta. Mientras tanto, la compañía del FCS consiguió imponerse localmente, incluso absorbiendo a otras competidoras, en un formato de monopolio que fue muy habitual en ciudades intermedias. Las dimensiones del cuadro de estación, la magnitud y los deta-

lles del edificio de viajeros, con mansardas y marquesinas de destacada factura, exteriorizan esa hegemonía comercial, aunque también revelan cierto menosprecio hacia el espacio público local.

La perspectiva multiescalar permite situar esos actores en el espacio urbano bahiense de un modo no circunscripto a las figuras vernáculas y a los límites jurisdiccionales. Una serie de proyectos truncados patrocinados por personalidades bahienses dan cuenta de la necesidad de posicionar a Bahía Blanca como capital administrativa de un territorio que presuntamente debía liderar, más allá del rol de ciudad portuaria que le había impuesto el modelo nacional en su acuerdo comercial con Gran Bretaña. Allí es donde las teorías de escalas y sus relaciones cobran relevancia y Bahía Blanca se convierte en un caso singular que escenifica localmente ciertas dinámicas globales de expansión del capital. Esos procesos fueron promovidos por actores en escalas intrincadas de un modo complejo no asimilable a unas unidades institucionales comprendidas dentro de otras como, en ocasiones, se suele valorar.

¿Había quedado Bahía Blanca a merced de una coherencia dividida entre los anclajes espaciales del capitalismo británico (infraestructuras ferroporcuarias, comercios, barracas) y los espacios de su mercado laboral (viviendas, loteos, urbanizaciones) pero formando un tipo de urbanidad donde la *civitas* careció de espacios públicos representativos hasta entrado el siglo XX? Las tres compañías originaron villas suburbanas exhibiendo al mercado inmobiliario como único agente constructor de una ciudad sin paseos. Hacia el centenario local (1928) se habría querido mejorar tal condición y revertir la sentida debilidad. El aniversario implicó la erección de monumentos conmemorativos donados por diversas colectividades, fundamentalmente sobre la plaza Rivadavia que intentaba recuperar la centralidad urbana como derecho bahiense (Ribas, 2011). Tal suceso podría asimilarse al derecho a hacer una ciudad diferente, a cualificarla y adecuarla a los anhelos de la sociedad civil. Hasta entonces todo había sido "britanización", material y simbólica, grandes aspiraciones confiadas a inversores comandados desde una esfera pública supralocal que, al tiempo que le otorgaba a Bahía Blanca el rango jurídico de ciudad, la convertía en suelo privatizado, en un manojito de rieles, una ciudad marítima sin acceso al mar y sin paseos públicos de calidad.

Referencias

Banchs, E. (2010). *Ciudades argentinas*. Bahía Blanca: 17 grises.

Brandão, C., Fernández, V. & Queiroz Ribeiro, L. (Org.). (2016). *Escalas espaciais, reescalamientos e estatalidades*. Río de Janeiro: Letra Capital.

Brenner, N. (2003). *New state spaces. Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press.

Cernadas de Bulnes, M. (Comp.). (1996). Bahía Blanca de ayer a hoy: segundo seminario sobre historia y realidad bahiense. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

De Estraga, M. (2011). Santiago del Estero: de rieles, obrajes y quebracho. Análisis de la configuración territorial del período técnico iniciado con la llegada del ferrocarril al monte chaco santiagueño. *Estudios Socioterritoriales*, (9), 15-31.

Diario La Prensa (1884, abril 24). Año 15, p.p. 3. Buenos Aires, Argentina.

Facchinetti, G. (Diciembre, 2017). Vida y obra de Settimio Facchinetti. Entrevista. Bahía Blanca, Argentina.

Fernández, V. R. & Brandão, C. (Dir.) (2010). *Escalas y políticas del desarrollo regional. Desafíos para América Latina*. Buenos Aires: Miño y Dávila.

Fernández, V. R. (2006). Capacidades estatales y desarrollo regional. Realidades y desafíos para América Latina. Santa Fe: Ediciones Universidad Nacional del Litoral.

Fernández, V. R.; Vigil, J. I. & Seval, M. (2012). Explorando la Región. Territorios, escalas y relacionalidades. *Revista de Geografía Norte Grande*, (51), 1-50. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rgeong/n51/art02.pdf>

Gorelik, A. (2004). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Guerreiro, H. (2011a). *Los ferrocarriles en Bahía Blanca. F.C.B-B.N.O. - F.C.B.A.P. 1891-1924* Tomo I. Bahía Blanca: Fondo Municipal de las Artes.

Guerreiro, H. (2011b). *Los ferrocarriles en Bahía Blanca. F.C.S. - F.C.R.P.B. 1884-1948*, Tomo 2. Bahía Blanca: Fondo Municipal de las Artes.

Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Edimburgo: Edimburgh University Press.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Llop Torne, J. M. (2011). Áreas metropolitanas y ciudades intermedias. Visión integral del territorio. En: M. Soijet (Comp.). *Agenda metropolitana Santa Fe-Paraná*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

López Lara, E. (2005). Urbanismo y Ferrocarril. *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, (55), 49-56. Recuperado de <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2061/2061#.Wc5gOmjWw2w>

López Pascual, J. (2017). Irradiación, destino y profecía: la representación de Bahía Blanca como centro cultural de la patagonia argentina (1940-1970). *História Unisinos*, 21(1), 55-67. Recuperado de <http://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/view/htu.2017.211.05/5949>

Lugones, B. (1883, marzo 11). Una excursión al Sur, el puerto de Bahía Blanca. *Diario La Nación*. Año 14, nro. 3753, p. 1. Buenos Aires, Argentina.

Lugones, B. (1883, marzo 13). Una excursión al Sur, la vida en Bahía Blanca. *Diario La Nación*. Año 14, nro. 3754, p. 1. Buenos Aires, Argentina.

Mansilla Quiñones, P. (2011). De la racionalidad cartográfica de la escala, a las políticas de escala en el proceso de reestructuración territorial metropolitano". *Espacio Revista de Geografía*, (1), 53-65. Recuperado de <http://revistas.academia.cl/index.php/esp/article/view/319/436>

Massey, D. (2005). *For space*. Londres: Sage.

Massey, D. (Septiembre, 2007). *Geometrías del poder. La conceptualización del espacio*. Conferencia dictada en la Universidad Central de Venezuela. Caracas, Venezuela.

Meyer, H. (1999). *City and Port. Transformation of port cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Books.

Molina, H. (2007). *1886-2003. Intendentes de Bahía Blanca. Comisionaturas*. Bahía Blanca: Imprenta Fiore.

Nicolini, A. (1981). La Plata: fundación de una capital. *2C: construcción de la ciudad*, (19), 42-47. Recuperado de <http://www.numerossueltos.com/revistas/2c-construccion-de-la-ciudad.html>

Pigna, F. (2005). *Los mitos de la historia argentina 2*. Buenos Aires: Planeta

Ribas, D. (2007). *Del fuerte a la ciudad moderna: imagen y autoimagen de Bahía Blanca*. (Tesis doctoral). Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca, Argentina.

Ribas, D. (2011). Saldos y retazos: algunas aproximaciones a la identidad durante el primer centenario local (Bahía Blanca, 1928). En *Actas de las III Jornadas HumHA 2009 - Representaciones e identidades*. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca, Argentina.

Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santos, M. (1997). *La naturaleza del espacio*. Madrid: Editorial Ariel.

Saus, M. A. (2014). *Ferrocarril y ciudad*. Rosario: UNR Editora.

Smith, N. (2008). *Uneven development: nature, capital, and the production of space*. Atenas: University of Georgia Press.

Swyngedouw, E. (2010). *Globalización o glocalización?. Redes, territorios y reescalamiento*. En V. Fernández & C. Brandão (Dir.). *Escalas y políticas del desarrollo regional. Desafíos para América Latina*. Buenos Aires: Miño y Dávila.

Fecha de recepción: 4 de octubre de 2017

Fecha de aceptación: 29 de junio de 2018

© 2018 por los autores; licencia otorgada a la Revista Universitaria de Geografía. Este artículo es de acceso abierto y distribuido bajo los términos y condiciones de una licencia Atribución-NoComercial 2.5 Argentina de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/ar/deed.es_AR