

## Ingeniero White - Genealogía y transformación de su estructura urbana

Ingeniero White - Genealogy and transformation of its urban structure

Cristian Javier Andreoli

### Abstract

At the end of the 19th century, a large number of villages arose over the bonaerense territory as a consequence of the railways development, meanwhile the occupation of the sea coast was almost initial. The creation of the first railways-port convergence point in this coast, on the Blanca bay, only 7 kilometers away from the Bahía Blanca city, would do arise a spontaneous settlement. Although this village was born at the "edge" of one bigger city, through the dynamism of its earlier years, it could forge its own "central" spirit. This implied growth, transformations and extension of its street plan, which derived in a complex urban configuration related to its scale.

Whit the study of the logic of this successive changes, starting whit the analysis of its initial structure and understanding it as essential because the posterior actions would be defined as a dialectic consequence, this work propose as aims to add knowledge about the urbanism history of the port-city and to comprehend its process of construction and transformation.

port-city - urban structure - genealogy  
- transformation

### Resumen

A fines del s. XIX surgieron numerosas localidades en el interior del territorio bonaerense como consecuencia del desarrollo ferroviario, mientras que la apropiación del litoral marítimo era apenas incipiente. La creación del primer nodo ferroviario en este litoral, sobre la bahía Blanca, a sólo 7 km. de la ciudad homónima, daría surgimiento a una población espontánea. Si bien nacida al "margen", por el dinamismo de sus primeros años pudo forjarse un espíritu de "centro". Esto implicó, crecimiento, transformaciones, y ampliaciones de su planta, que derivaron en una compleja configuración urbana en relación a su escala.

Con el estudio de la lógica de esos sucesivos cambios, partiendo del análisis de su estructura original y entendiéndolo a esto como sustancial por cuanto las acciones posteriores se definirían como una consecuencia dialéctica, se buscará aportar al conocimiento de la historia urbanística de la ciudad portuaria y a la comprensión de su procesos de construcción y transformación.

ciudad portuaria - estructura urbana -  
genealogía - transformación

Arquitecto, becario del CONICET (Beca Interna Doctoral), con sede de trabajo en el CEHAU, y maestrando en Intervención en el Patrimonio Arquitectónico y Urbano - FAUD - UNMDP.

Últimas publicaciones:

ANDREOLI, Cristian Javier (2003). "Construcción con el sistema balloon-frame (viviendas de chapa y madera) en la localidad portuaria de Ingeniero White", Registros, Mar del Plata, FAUD/UNMDP, n.1.

ANDREOLI, Cristian Javier (2004). "Las construcciones de madera de Ingeniero White", Actas del II Congreso Internacional de Patrimonio Cultural, Ciudad de Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba - Centro Cultural Canadá.

## Introducción

Para la lectura de la transformación en el tiempo de una estructura urbana, me pareció interesante partir del concepto de ciudad como producto, tal como lo señala A. Álvarez Mora,<sup>1</sup> por cuanto, mediante un análisis de los cambios producidos en los procesos productivos, deberíamos poder definir y caracterizar las etapas o conjunto de acciones que van modificando dicha estructura. Esto se hace aún más importante si lo que estamos abordando es el estudio de un núcleo urbano exclusivamente ligado a la producción, como es el caso de los primeros asentamientos sobre el litoral marítimo bonaerense a fines del s. XIX, y más aún si se ha mantenido estable esa condición hasta nuestros días.

Pero, a la acción de los grupos que controlan el proceso productivo general, debe sumarse la influencia de las ideas aportadas por la disciplina urbanística, como así también la acción o re-acción "desde abajo" de los grupos "no dominantes".

En busca de una conceptualización más amplia, interesa también la interpretación de la ciudad como palimpsesto, es decir, entendida como el "resultado de la integración sucesiva, fragmentaria y compleja de acciones colectivas adicionadas superponiendo obras de sucesivas generaciones".<sup>2</sup>

Mientras el primero de "ciudad como producto" tiene mayor relevancia para comprender los cambios sustanciales producidos en el elemento urbano más estable: la estructura urbana, el concepto de "ciudad como palimpsesto" lo tiene en cambio para comprender la situación actual del tejido y el paisaje urbano, surgido básicamente de la construcción doméstica y su proceso de sucesiva renovación y densificación.

Cabe aquí aclarar que, del concepto de estructura urbana, nos centraremos principalmente en los aspectos que refieren a su trazado y a la distribución y concentración en él de las actividades urbanas y en él o entorno a él de las actividades productivas, y en menor medida del tejido y el paisaje resultante.

Uno de los trabajos sobre la evolución histórica de nuestras ciudades,<sup>3</sup> ha llegado a reconoci-

miento de cuatro etapas en el conjunto de acciones que llevan a la configuración actual de las mismas: *La ciudad hispánica*, *La ciudad liberal*, *La ciudad jardín*, *La ciudad CIAM*, mientras deja abierta el interrogante para el reconocimiento de una quinta etapa: *La ciudad postmoderna*. Nos interesa de esta teoría, no el arribo a estas etapas, sino las categorías de análisis de las mismas (trazado, funciones y tejido/paisaje urbano), y la interacción que cada una de ellas supone con la anterior, y por la cual la construcción permanente de la ciudad resultaría un proceso dialéctico, gradual y sucesivo.

El presente trabajo plantea entonces aportar a la comprensión de la lógica de los sucesivos cambios que se dan en una ciudad portuaria, a partir del análisis de su estructura original y su gravitación en el desarrollo posterior.

A partir del estudio de las transformaciones más significativas operadas en la estructura urbana de Ingeniero White —una localidad cuyo origen no se encuentra en una fundación formalizada, que surge en una etapa en la que es incipiente la apropiación de nuestro litoral marítimo y que se constituye en el primer nodo ferro-portuario de ese litoral—, se intentará ampliar el campo del conocimiento de la historia urbanística de nuestras ciudades en general, y marítimas en particular, y aportar a la comprensión de sus procesos de construcción y transformación. La doble interpretación de la ciudad como producto y como palimpsesto, nos permitirá proponer una lectura más amplia de este proceso.

## Presentación del caso

La culminación de la Campaña al Desierto en 1879, significó el inicio de una etapa de importantes cambios económicos y territoriales en el país, y en la provincia de Buenos Aires en particular. Al quedar librada a la producción la fértil llanura pampeana pudo emprenderse una campaña efectiva de colonización del territorio interior. Bajo la estrategia de crecimiento conocida como "Modelo Agro-exportador", y con el ferrocarril como principal motor de desarrollo, se sucedieron importantes transformaciones territo-

riales en el "interior" del país, pero en muy pocos puntos de su amplia costa.<sup>4</sup>

Cuando a lo largo de la década del 80 del s. XIX, la explotación agrícola y ganadera, en constante crecimiento, necesitó de más puertos de salida de la producción, el gobernador de Bs. As. Dardo Rocha, en busca de un desarrollo integral de la provincia, "fuerza" a la empresa del Ferrocarril del Sud a extender sus líneas férreas hasta la bahía Blanca.<sup>5</sup>

El tendido se inaugura en abril de 1884, y al año siguiente, el 25 de septiembre se terminan las obras del muelle de hierro. La numerosa mano de obra ocupada en la construcción de estas instalaciones da origen a la conformación "espontánea" de un poblado: El Puerto, junto a la orilla misma de la bahía Blanca, sobre terrenos fiscales, bajos e inundables, a tan sólo 7 km. de la ciudad homónima y por fuera de su ejido. Inmediatamente próximo a este primer asentamiento, en 1886 es amanzanado, parcelado y sacado a remate un amplio sector de tierras provinciales, muchas de ellas también expuestas a las mareas. Casi simultáneamente, en 1887, el directorio de la empresa del F.C.S., concesionario también del nuevo puerto, presenta un proyecto urbano sobre terrenos propios denominado Pueblo "Nueva Liverpool".

De esta forma comienza la "construcción" de una localidad nacida al "margen" de Bahía Blanca, pero que, por el dinamismo de sus primeros años, llegó a forjarse un espíritu de "centro". El crecimiento y las transformaciones y ampliaciones primeras de su planta, perfilaron una compleja estructuración urbana, en relación con su escala, que se iría incrementando aún más con la incorporación de nuevas actividades productivas y cambios en las modalidades de transporte de esa producción.

### Trazas fundantes de El Puerto

#### Núcleo inicial - 1882

Si bien existían ya pobladores dispersos asentados en las proximidades del punto denominado Puerto del Medio, más precisamente cerca del Saladero y del puerto viejo (fig. 1-sector A), el

primer grupo poblacional que comenzó a conformar la localidad de El Puerto,<sup>6</sup> estaría constituido realmente por los obreros empleados en la construcción de las vías del F.C., a partir de 1882, y luego por el conjunto de 200 inmigrantes italianos contratados para la construcción del primer tramo del muelle de hierro. Estos empleados fueron alojados en casillas de madera provistas por la empresa, y es de suponer dispuestas y alineadas por la misma en las proximidades de la obra, y sobre los terrenos concesionados. En palabras pronunciadas en 1884 por el senador Manuel Láinez, de visita en el lugar:

*Todo un pequeño pueblo ha nacido como por encanto al lado del taller y vive agrupado en casillas de madera techadas de zinc y levantas sobre rieles de punta... Es todo un mundo de ingleses e italianos.<sup>7</sup>*

Por fuera de los terrenos del F.C. y por fuera del ejido Sud Oeste del pueblo de Bahía Blanca, se extendían los terrenos costeros de dominio provincial; sobre ellos también comenzaron a asentarse "casillas", levantadas en forma espontánea por pescadores y trabajadores jornaleros de distinta procedencia. (fig. 1-sector B). La imagen de este núcleo coincidiría seguramente con la idea de "campamento" que señala F. Cacopardo<sup>8</sup> para el caso de Mar del Plata en sus inicios. Las construcciones de la empresa en su totalidad son de madera, y el resto, casillas levantadas para albergar a empleados temporales y viviendas mínimas, que a menudo podían cambiar de ubicación. El sector, que tenía en principios límites difusos, quedaría ordenado de acuerdo a una retícula que sigue la orientación "a rumbo" impuesta por la línea férrea (fig. 2-sector A), y compuesto finalmente por un total de 25 manzanas irregulares. Su división parcelaria expresa claramente esta condición orgánica de su formación.

#### Primera ampliación - 1886

Quizá con intenciones de ordenar, orientar y sacar ventaja de las expectativas puestas en los alrededores del puerto que se acababa de construir, el Comisionado municipal<sup>9</sup> sacó a la

venta, a comienzos de 1885, los terrenos provinciales que se hallaban fuera del ejido del pueblo de Bahía Blanca, entre las vías del F.C. y el arroyo Napostá (fig. 1-sector C). Hacia allí se imaginaba la formación de la "ciudad del puerto" —entre el puerto "viejo" y el actual— y aunque la operación fue anulada por el gobernador D'Amico, se siguieron las gestiones hasta obtener la autorización para sacarlos a remate definitivo en marzo de 1886.<sup>10</sup>

Estos terrenos, que llegaban hasta el borde marítimo, se dividieron en tres secciones, la primera de las cuales, era la inmediata a las vías. Allí se organizó una cuadrícula orientada a medio rumbo, con manzanas de aprox. 112/114 mts. y calles de aprox. 16 mts. (fig. 2-sector B). El trazado se extendía hasta desdibujarse sobre los terrenos más bajos próximos a la orilla, con lo cual era el sector más castigado por las crecidas del mar. No obstante ello, se iría poblando con bastante celeridad, sobre todo en la parte más próxima al puerto y la estación.

Su vinculación con el núcleo espontáneo anterior se estableció por medio de un paso a nivel que, atravesando la amplia playa de maniobras del F.C., unía los extremos sur de las arterias que la delimitaban. Al boulevard, paralelo a las vías, del nuevo sector le correspondió el número 20 dentro de la designación numérica de las calles, y por su importancia la barriada formada fue identificada como del "Boulevard XX" —hoy Boulevard Juan B. Justo, o simplemente Boulevard, por la misma razón—.

### El gran proyecto del FC Sud: Pueblo Nueva Liverpool - 1887

De alguna forma, las expectativas de crecimiento de la actividad comercial y en consecuencia de un núcleo poblacional que le diera sustento, llevaron a la empresa del F.C. del Sud a encarar un proyecto urbano de considerable extensión, sobre terrenos propios, cuyo nombre reflejaría esas expectativas: "Nueva Liverpool", por la pujanza que aquel puerto británico simbolizaba.

La solicitud de permiso para el trazado, proyectado por el ingeniero Guillermo White<sup>11</sup>

(fig. 2-sector C), se inició con el Expediente Municipal N° 5-10-1887, y fue autorizado por el gobierno nacional el 19 de febrero de 1887. En palabras del Presidente de la Comisión Local de la Compañía, John Coghlan, el proyecto tenía por objeto:

*...evitar que por una especulación mal entendida, estos terrenos vengán a caer en manos de especuladores que hagan difícil sacar de la localidad el provecho y ventajas que la privilegiada situación de Bahía Blanca ofrece y que por el medio propuesto considera esta compañía obtenerlo desde que permita la instalación de pobladores que usando medios apropiados faciliten el embarque y desembarque de frutos y mercaderías por este Puerto.*

El trazado consistió en una basta cuadrícula (con manzanas de aprox. 120 mts. de lado), a medio rumbo y con diagonales,<sup>12</sup> que se extendía por dentro del ejido urbano de Bahía Blanca, en su vértice sur. Las manzanas entorno al cruce de las diagonales se preveían destinadas a plazas, destacándose entre ellas la más próxima al puerto. Ésta fue designada como "La Gran Plaza", "centro" de la urbanización; por ella pasaba la calle ancha —hoy Av. Cabral— que desembocaba en la estación del F.C.

Sobre el límite SO del ejido, se generaría un boulevard —hoy Av. San Martín— que articularía al nuevo proyecto con el "Terreno de las Salinas" y con el sector de terrenos fiscales ocupados espontáneamente (núcleo inicial).

Sea que haya querido el F.C.S. realmente evitar la especulación de la que hablaba Coghlan, o llevarla a cabo ella misma —práctica habitual en la época, en función de la revalorización que el tendido ferroviario producía sobre las tierras<sup>13</sup>— la población seguiría creciendo y consolidándose sobre los terrenos fiscales.<sup>14</sup> Como puede verse en algunos relevamientos cartográficos ingleses posteriores, la nueva cuadrícula sólo comenzaría a "materializarse" parcialmente y muy lentamente en su parte más próxima al núcleo inicial (fig. 3).

Vemos que, no obstante las expectativas puestas, el crecimiento durante los primeros años fue

lento, ya que las actividades que se desarrollaban estaban básicamente ligadas a la construcción de las instalaciones ferro-portuarias. La actividad comercial no se pondría en verdadero desarrollo hasta 1892, que es cuando se realiza el primer embarque de granos. Hasta entonces el muelle, inaugurado en 1885, sólo se destinaba a la recepción de materiales propios.

Nos interesa observar para esta primera etapa, cómo los tres sectores residenciales que comienzan a componer la estructura urbana de la localidad, respondían claramente al período liberal en el que fueron concebidos, porque, si bien sólo el proyecto de la Nueva Liverpool fue realizado con todas las características de los planteos urbanísticos imperantes, los otros dos tampoco escaparon a su lógica.

Si bien en ese entonces la elección del sitio para localizar los nuevos pueblos de campaña era funcional a la adyacencia de caminos, vías férreas, centro de población mayores o, excepcionalmente, puertos,<sup>15</sup> y la costa bahiense ofrecía esas condiciones, su suelo no era apropiado en absoluto para el establecimiento de una población —por las condiciones ya descritas—, y además, la cercanía a Bahía Blanca era relativa, por cuanto las condiciones de transporte de la época no permitía que los operarios empleados en la construcción de las instalaciones se trasladaran de uno a otro lugar, requiriéndose su presencia al pie de las obras. A esto se suma el hecho de la necesidad de una mano de obra que en principio no está en condiciones de acceder al suelo. Todo esto se traduciría en la necesidad de un poblado "funcional" al desarrollo de esa etapa de formación "industrial", con lo cual se extreman las posibilidades y formas de crear suelo urbano, permitiendo un planificado "desorden". También la extensión de la primera ampliación, con su proyección ilimitada —aún sobre pleno cangrejal—, también nos habla del "mundo liberal" en el que fue gestado.

## Consolidación y crecimiento

### El cambio de siglo

A partir de 1892, como se dijo, se iniciaron las exportaciones de granos, y éstas crecieron rápidamente al ritmo de las áreas cultivadas en la zona de influencia del puerto. La mano de obra para que ello fuese posible fue cubierta por los inmigrantes que, a partir de 1894, comenzaron a arribar en forma vertiginosa al lugar y a la región. Esto implicó varias cosas: La necesidad de ampliar la terminal marítima, lo que ocurre en 1898 y con lo cual el muelle de hierro adquirió su forma de "T"; la decisión de construir una nueva estación de trenes, al resultar la anterior insuficiente y "apartada", lo que se concretó en 1900 —también de madera— a 560 mts. de la primera, quedando ahora frente al núcleo inicial, y por último, la necesidad de cubrir mayores demandas estacionales de vivienda, que con motivo de las cosechas se producían en los meses de abril, para lo cual la empresa del ferrocarril mandó a construir gran cantidad de viviendas, "colonias" de madera, que primero fueron dispuestas sobre los terrenos de la concesión y luego, cuando quedaron desahucadas de tal uso, serían vendidas y distribuidas por toda la localidad.

Este crecimiento en las actividades ferro-portuarias y constructivas, trajo consigo el auge en la actividad comercial. Grandes tiendas de madera comenzaron a nuclearse en las proximidades de la nueva estación del F.C., sobre la calle Guillermo Torres y las entonces calles Elsegood y Harris, hoy Belgrano y Brown respectivamente, y algunos comercios en el barrio Boulevard XX. Asimismo, la vida social en la localidad comenzó a organizarse, surgiendo varias asociaciones civiles, obreras, culturales, religiosas y deportivas.

Muchas obras significativas se construyeron en "madera y hierro": La ya mencionada nueva estación, de 1900, el edificio para Resguardo de la Aduana, de 1907 —hoy Museo del Puerto—, las obras de la Mission to Seamen con su capilla anglicana, y la iglesia católica Exaltación de la Santa Cruz (1913). Otra construcción significativa, símbolo de progreso y avance

tecnológico, que caracterizó por muchos años el paisaje urbano, la constituyeron los primeros elevadores de grano construidos en 1908 por el Ing. Alberto Pringles. La persistencia en la utilización de un sistema constructivo en base a madera y chapa, tanto para las instalaciones productivas, como para las residenciales e institucionales, fue consolidando un paisaje urbano sumamente homogéneo. Aún sobre los nuevos trazados persistió la utilización del sistema surgido como respuesta apropiada a las situaciones de "emergencia" del núcleo primero, pero, no obstante esta continuidad, se pudo advertir a través de un estudio histórico-tipológico,<sup>16</sup> que las distintas condiciones parcelarias, como de posición relativa en el conjunto, produjeron variaciones en el tejido urbano resultante.

Durante estos años se realizan obras de infraestructura de importancia para el crecimiento de la localidad: el tendido eléctrico, el telefónico, y el tendido de agua (1909), realizados por compañías de capitales ingleses. La empresa del F.C.S. por su parte construye en 1912 el complejo Puente La Niña sobre la playa de maniobras del ferrocarril y sobre el paso a nivel que vinculaba al núcleo inicial con el "Boulevard XX" creando el primer espacio verde de la localidad al parquizar el entorno de la estación.

En materia urbanística, la necesidad de una mayor integración de la localidad portuaria con la ciudad cabecera del partido,<sup>17</sup> fue tenida en cuenta en 1909, cuando el arquitecto Faure Dujarric, delinea el primer Plan Regulador para Bahía Blanca (fig. 4). En el mismo proyectó un trazado radio concéntrico de grandes avenidas y numerosas diagonales, la mayor de las cuales llegaba a Ing. White y coincidía prácticamente con una de las trazadas en la Nueva Liverpool. Sin embargo, y a pesar de varias propuestas para realizar un camino adoquinado hasta el puerto, no sería hasta 1915 que se cumpliría tal propósito. Y fue nuevamente la empresa del F.C.S. quien encaró las obras, pero siguiendo un trazado distinto: la actual Av. Gral. Arias / Guillermo Torres.<sup>18</sup> El plan de Dujarric no se concretó y las diagonales de la Nueva Liverpool se abrieron sólo parcialmente al ceder importancia frente al nuevo camino.

El crecimiento y la consolidación de estos años impulsaron también la búsqueda de solución al problema de los terrenos fiscales ocupados (núcleo inicial). En el año 1910 se organizó una Comisión de Vecinos Pro-terrenos, para impulsar las gestiones tendientes a regularizar la situación dominial de esas tierras. Se pudo llegar a la autorización para la venta a sus poseedores, el 9 de octubre de 1922, y se realizó parcialmente en el transcurso de 1923.

Todas estas mejoras urbanas, y la creciente actividad económica, permitieron la gradual sustitución de las tiendas de madera por nuevas arquitecturas. La prensa local alentaba fervientemente tales sustituciones:

*La evolución impera también en materia de construcciones... Las grandes casas no se resignan a continuar en las antiguas edificios de madera, es preciso instalarse con otra seguridad, con otra estética interior y otra exterioridad más atrayente, y esto sólo lo ofrece el edificio moderno de material, con entradas amplias y vidrieras de exposición conveniente. Actualmente se construyen dos hermosas esquinas para comercio... Esto acusa prosperidad y una tendencia de mejoramiento manifiesta, por lo cual todos debemos felicitarlos...<sup>19</sup>*

Hacia fines de las década del 20, el dominio hegemónico de los capitales ingleses ligados a una actividad ferro-portuaria orientada exclusivamente a la exportación, y la necesidad de cubrir la actividad de cabotaje, condujeron a la formulación del proyecto y construcción del Puerto Nacional (1929), al oeste del muelle del F.C.S.

### El proyecto del Balneario Municipal - 1934

Para 1925, a tan sólo treinta años de su formación, Ingeniero White alcanzaba los 8.174 habitantes, mientras que Bahía Blanca, cercana a su centenario, los 59.737 habitantes. No obstante el vertiginoso crecimiento, ambos puntos seguían bastante distantes y como puede verse en el plano de 1925, (fig. 5-a) aún seguían conectándose a través del ferrocarril y del camino empedrado. La preocupación por este atraso,

que en materia urbanística se registraba por entonces, y la intención de reformular la relación de la ciudad cabecera del partido con el mar, lleva al municipio a realizar un "proyecto de 'urbanización' de la costa atlántica" mediante la construcción de un balneario.<sup>20</sup>

Es importante destacar que, desde años antes, el muelle además de ser un espacio dedicado a la producción, también se comportaba como un espacio de sociabilización de acceso público:

*Muchas familias han convertido en ameno paseo el muelle de nuestro puerto, en las plácidas horas de la tarde, cuando el sol declina sus rigores de canícula y la fresca brisa del mar convida a gozarla, oxigenando los pulmones... Algunas tardes las familias van y vienen en caravana interminable.*<sup>21</sup>

Por otro lado, la costumbre de tomar baños de mar en el lugar ya existía por lo menos desde hace un par de décadas atrás:

*De varios días a esta fecha son muchas las personas que se bañan en nuestra playa, principalmente al lado de los elevadores... Este baño además de ser muy saludable, resulta ser muy económico, así que no se bañe quien no quiera.*<sup>22</sup>

Para la construcción de este balneario se preveía la utilización de los fondos provenientes de la venta de los terrenos fiscales del núcleo inicial de la localidad, y se contaba con las aprobaciones nacionales y provinciales, leyes 11.172 y 4.836 respectivamente.

El proyecto de balneario, a emplazarse en el sector denominado "Boulevard XX", junto a las instalaciones portuarias, fue realizado por la Dirección de Obras Públicas de la municipalidad. Preveía la construcción en etapas sucesivas de una serie de espigones escalonados, que luego se transformarían en una avenida costanera, y que a su vez serviría para recuperar terrenos inundables, valorizando la zona. También implicaba la prolongación del Boulevard n° 20 hacia el centro de Bahía Blanca.

Aunque este proyecto, vigente por casi una década, no se concretó y el trazado no cambió mayormente durante la misma, quizá su formu-

lación contribuyó al impulso "modernizador" que se registró por esos años, y por el cual las construcciones "tradicionales" del lugar comenzaron a ceder paso a las nuevas de "material". La necesidad de representar o simbolizar la creciente "solidez" de la localidad impulsó la sustitución, primeramente, en comercios que habían adquirido cierta prosperidad en los primeros años del pueblo y luego en las viviendas. Las nuevas arquitecturas y tecnologías incorporaron por igual lenguajes eclécticos, neoclásico (italianizante) y decó, rompiendo con la homogeneidad característica del paisaje urbano de los primeros años.<sup>23</sup> La construcción de la Usina General San Martín (1932), los nuevos elevadores (1933) y el edificio de la Delegación Municipal (1943), reforzaron la nueva tendencia constructiva y estilística.

### Regionalización y nuevas industrias

El desarrollo de Ingeniero White, como se fue viendo, estuvo desde un comienzo exclusivamente ligado a la actividades de una sola empresa de capitales extranjeros: el Ferrocarril Sud. Pero, hacia fines de la década del 30, se sucedieron una serie de cambios, sociales, políticos, económicos, que irían modificando este escenario. Algunos de ellos fueron: La consolidación del Puerto Nacional,<sup>24</sup> abriéndolo a la exportación e importación a fines de 1937, el desarrollo vial que experimenta el país en estos años, con lo cual empieza a tomar importancia el transporte automotor en desmedro del ferroviario,<sup>25</sup> la nacionalización de los ferrocarriles en 1947, y la ampliación y diversificación de la producción regional, sobre todo en la zona del valle del río Negro. La Segunda Guerra Mundial contribuyó en forma decisiva a esta nueva etapa productiva que comenzaría a vivir el país.

Por estos años, desde el urbanismo, se avanza en la concepción del planeamiento regional.

*El tratamiento de problemas tales como el planeamiento rural, la producción y la tenencia de la tierra agraria, o las condiciones de vida de los trabajadores, a la par que la integración entre la ciudad y el campo, la producción y el fomento industrial, la localización de*

industrias y núcleos urbanos industriales, las materias primas, la energía, el transporte y el mercado interno, entre otros, serán objeto de preocupaciones recurrentes.<sup>26</sup>

Para Bahía Blanca estas problemáticas se hicieron más que relevantes cuando se hacen pasar por su costa el gasoducto Comodoro Rivadavia-Buenos Aires (1949) y el oleoducto "Challacó-Puerto Rosales" (1961). Esto, sumado a la maduración de la concepción regional del planeamiento llevará al gobierno nacional a intentar ordenar el crecimiento, a través de la Comisión Nacional de Desarrollo (CONADE-1966), planificando la regionalización del país; en función de ello quedó delimitada la zona del COMAHUE. Seguidamente, en 1968, la provincia de Buenos Aires declaró a la ciudad de Bahía Blanca "Polo de Crecimiento Provincial Nro. 1" de la porción de esa región correspondiente al territorio bonaerense. Surgió entonces la decisión política provincial y comunal de formular el Plan de Desarrollo de la ciudad.<sup>27</sup> El trabajo comenzó a realizarse en 1968 y fue aprobado y puesto en vigencia por decreto 267/71. De este Plan, surgió el énfasis puesto en el potencial de desarrollo industrial, por convergir en el lugar vías de transporte (ferroviario y automotor), puertos, oleoductos y gasoductos, completándose con proyectos de instalación de centrales eléctricas tanto térmicas como atómicas.<sup>28</sup> Esto traerá importantes cambios para Ingeniero White; del plan surgió, entre otras cosas:

- El Código de Zonificación, 1972.
- La promoción y materialización del Parque Industrial, 1976
- Construcción del camino Grümbein-White y de la ruta S.O. de acceso a Puertos y camino de circunvalación de las tres rutas que integran el circuito de acceso a Puertos de tránsito pesado. (fig. 5-b y 6-sector A)
- Finalización de las nuevas playas de estacionamiento para camiones con destino a Puertos.
- Creación de una comisión especial para la localización de una zona balnearia en Ing. White vinculada a la recuperación del área costera

Pero el parque industrial vendría asociado a una idea mayor: la creación del Complejo Petroquímico, que se concreta en septiembre de 1977 con la sanción de la ley 21.635 (fig. 6-sector B). Este Polo, conformado por varias empresas pero de una participación estatal mayoritaria, comenzaría a operar a partir 1981. Convalidando esta orientación, en 1979 se inicia la construcción de la Central Termoeléctrica "Comandante Luis Piedra Buena".

El Código de Zonificación (adaptado después de 1977, para estar de acuerdo a lo sancionado en la Ley Provincial 8912 de Uso de Suelo), si bien planteó la división de los distintos sectores urbanos del Partido en áreas con usos específicos "a fin de evitar las disfuncionalidades por la superposición de actividades incompatibles", para el caso de Ingeniero White, no previó mayores consideraciones especiales con relación a la proximidad de las nacientes actividades industriales, y su planta se dividió en zonas residenciales y comerciales al igual que cualquier otro sector de Bahía Blanca.

A raíz de la diversificación de las actividades que se desarrollan en su entorno, Ingeniero White experimentará un importante crecimiento. Esto traerá cambios edilicios en su "centro", pero las mayores modificaciones se realizarán en sectores alejados de él. En 1976 se construyó en terrenos sobre los que se había extendido el proyecto de la "Nueva Liverpool", un barrio de viviendas en block, al que luego se sumaron otros de iguales características y otros de viviendas individuales. Aquí se optó por un nuevo trazado de manzanas rectangulares, orientadas en sentido NE-SO para conciliar con la prolongación de las calles del sector aledaño (fig. 6-sector C).

Coincidiendo con esta etapa de ampliación efectiva de la planta urbana, se levantan dos establecimientos educativos de nivel secundario. Sus sendos edificios son emplazados tomando cada uno una de las mitades en que quedaba dividida la manzana sur reservada para la concreción de la "Gran Plaza".

El nuevo polo residencial, y el otro educativo, además de modificar la fisonomía de la localidad, trajo consigo la consolidación y crecimen-



to del núcleo inicial como "centro". Esto gravitó negativamente sobre el sector del "Boulevard Juan B. Justo", que empezó a verse "relegado", y ahora más apartado que nunca por la playa de maniobras, lo que provocó el traslado de muchas familias hacia "el otro lado", que contaba con más servicios. Es así como en este sector es donde quedará el mayor número de viviendas de modera.

En todas estas intervenciones que se llevan a cabo, podemos identificar los principios de "zonificación" impulsadas por los CIAM.<sup>29</sup> Unidades de Habitación (los nuevos blocks de viviendas), Zona Comercial (función que se intensifica como alternativa a Bahía Blanca, sobre el Núcleo inicial de la localidad) y Zona Industrial (recientemente definida), pero sin mediar las articulaciones necesarias entre estas zonas.

### Del centenario a hoy

Puede decirse que a principios de los '80 comienza una nueva etapa para Ingeniero White. Por un lado, con la vuelta a la democracia se restablecen los poderes y mecanismos de participación ciudadana, y por otro, la proximidad del centenario de la localidad, genera una sinergia en la población que permite sacarla del retraso en materia de infraestructura urbana y de servicio.

Se comienza así un importante número de obras: iluminación, instalación de redes de gas y desagüe cloacal, pavimentación y construcción de cordón cuneta en numerosas cuadras. Esto cambió la fisonomía de la localidad, o por lo menos del sector céntrico y el sector más próximo a él, entorno a la Av. Cabral. Mientras tanto, la obsolescencia del adoquinado de lo que fuera la calle ppal., la Av. Guillermo Torres, y el rechazo a vivir enfrente a los terrenos del F.C., dificultó la ejecución de mejoras en esta arteria, lo que provocó un deterioro edilicio general y un "corríimiento" de la actividad comercial hacia la Av. San Martín.

Las obras iniciadas en el núcleo inicial gravitaron negativamente en el sector del "Boulevard Juan B. Justo", que en cambio había recibido

muy pocas mejoras, con lo cual se acentuó su tendencia a despoblarse. Contribuyó a esto también la construcción de la Central Termoeléctrica, inaugurada en 1989, por cuanto su construcción, se supone, causó la depresión de los terrenos próximos de la obra y esto produjo el deterioro de algunas viviendas como consecuencia de asentamientos diferenciales. Esta Central tuvo otros dos efectos en la localidad; por un lado, su emplazamiento (fig. 6-sector D) implicó desafectar del uso habitacional un sector, de aproximadamente 70 hectáreas, de la zona "amanzanada" en 1886, que contaba con muy pocas viviendas y se extendía por fuera del "camino a Grumbein", lo que significó un nuevo bloqueo del libre acceso al borde marítimo, y por otro, el riesgo ambiental latente que implica la posible utilización de carbón como combustible alternativo.

Con motivo también del centenario, es importante la organización de un programa de recuperación de medio centenar de viviendas "de chapa y madera", que se reconocen como "típicas" de la localidad. El operativo denominado "White, Puerto de la Esperanza",<sup>30</sup> permitió iniciar un cambio en la percepción negativa que la población en general poseía sobre esta tipología de vivienda, asociada al retraso. Con el mismo sentido de comenzar a reconocer "lo propio", en 1986, las instalaciones de lo que fuera el resguardo de Aduana (1907), es cedido a la municipalidad y a pedido de un grupo de vecinos convertido en el Museo del Puerto.

La crisis del '88-'89 puso un freno a esta nueva etapa de desarrollo, pero los esfuerzos no cesaron y la conformación del Comité Ejecutivo "Ingeniero White Año 2000", se sumó a las labores impulsadas por los vecinalistas. En este espíritu de organización social, es destacable también el surgimiento de agrupaciones ecologistas que ponen su alerta ante la peligrosidad que plantea para la localidad el crecimiento de las industrias químicas.

En 1997 se privatiza el Polo Petroquímico a la par que se gestiona el arribo de inversiones para la construcción de nuevas industrias, agravando el cuadro de riesgo debido a la alta contaminación que podrían producir en caso de fallas.

No obstante las denuncias, y en pos de la reactivación económica, estas plantas lograron establecerse, localizándose en el sector conocido como "Cangrejales", entre el puerto Ingeniero White y el puerto Galván; una extensión de 1200 mts de costa adyacente al Club Náutico, y que en alguna época sirvió de balneario. De esta forma quedó completamente bloqueado el libre acceso al frente marítimo inmediato a la localidad.<sup>31</sup>

Estos cambios son tenidos en cuenta en el Plan Estratégico de Bahía Blanca que se pone en marcha a partir de 1997, cuando frente a la necesidad de superar los desajustes producidos en la conformación de los territorios, surge entonces la decisión de implementar nuevas herramientas de gestión urbana.<sup>32</sup> En uno de sus ejes (Eje Estratégico 3, sobre el mejoramiento de la calidad urbano ambiental) propone:

*Mejorar los controles a las actividades conflictivas dentro de la trama urbana y tender a la relocalización de aquellas incompatibles.*

En relación a esta problemática, recientemente se elabora un proyecto de ordenanza por el cual se plantea la erradicación del Barrio 26 de Septiembre, por estar dichas viviendas muy cercanas al foco de contaminación ambiental que provocan las plantas del Polo Petroquímico. De concretarse el proyecto, como otros en los que se plantea aumentar la conectividad entre Bahía Blanca y el sector costero -Ingeniero White- no sólo se produciría un retroceso de la planta urbana sino también un debilitamiento de sus funciones.

No obstante esta consolidación de industrias de riesgo sobre la costa bahiense, se seguirá proponiendo en el Plan Estratégico: la reconversión de la relación entre la ciudad y la franja costera mejorando su funcionalidad y seguridad, propiciando la generación de espacios de uso público y promoviendo la radicación de nuevas emprendimientos industriales y de logística de transporte en un marco de desarrollo sustentable [Eje estratégico 1]. Entre sus objetivos figuran:

*-Incorporar en el imaginario colectivo la noción de ciudad costera.*

- Mejorar la conectividad entre la franja costera y los restantes sectores de la ciudad.
- Posibilitar la coexistencia armónica entre las distintas actividades (productivas, residenciales, recreativas) del área.
- Fomentar el desarrollo y diversificación de actividades recreativas, deportivas y de esparcimiento, asignando o reasignando espacios definitivos para su localización.

### Conclusiones

Con lo analizado pudo observarse cómo cada intervención sobre el territorio -intervenciones demandadas por los grupos de poder económico dominante, y para esta localidad exclusivamente en función de necesidades productivas-, fue efectivamente interactuando de alguna forma con las configuraciones preexistentes, a la vez que fue generando transformaciones o adecuaciones posteriores, que aún no terminan.

La incidencia del núcleo espontáneo inicial sobre el proyecto de la "Nueva Liverpool", no sólo se manifestó en los cambios relacionados a la localización de las funciones urbanas, que se volcaron sobre Av. San Martín -que absorbe la "colisión" de las dos tramas- en vez de hacerlo en el cruce de las diagonales y o sobre la calle ancha que pasaba por la "Gran Plaza" y que conducía a la estación primera del F.C., sino también en su evolución posterior, por cuanto las dilaciones en la regularización de la situación dominial de los terrenos fiscales, habría alentado la consolidación poblacional sobre estos, en sus primeros años, y retardado el desarrollo sobre los otros. Luego esta "tensión" del núcleo inicial puede verificarse también en el momento de la edificación de la nueva estación en 1900, frente a él, lo que significó un abandono del modelo o definitivamente del proyecto de urbanización de la "Nueva Liverpool".

El empedrado del camino que conduce al puerto, y que se recuesta sobre la playa de maniobras, reforzó esa tensión, restando importancia por varios años a las diagonales proyectadas, a la vez que jerarquizó aún más el incipiente núcleo comercial junto a la estación.

Y es en aquel sector comercial donde se iniciaron, como consecuencia del crecimiento, las primeras sustituciones de construcciones de madera por otras de material, sustituciones que no necesariamente implicaron la demolición de la existente sino, muchas veces, el traslado de aquéllas a los "suburbios", produciéndose una nueva interacción.

Luego, la Av. San Martín, que comenzó a ser asiento de las principales instituciones como la iglesia, la delegación municipal, el registro civil, la policía, y cuando se produce la gran transformación industrial del entorno whitense, se convierte también en vía de penetración al área destinada para esas actividades. Al NE de esta avenida quedará emplazado el Parque Industrial, y al SO el Polo Petroquímico.

La nueva estructuración vial de acceso a puerto y a las actividades productivas, sumado a la construcción de barrios en block, daría una nueva importancia a la diagonal N-S -hoy Santiago Dasso- al convertirse entonces en principal acceso. Su articulación con la Av. San Martín, reforzaron la centralidad de ésta, comenzando entonces a absorber las funciones comerciales que antes se desarrollaban en las proximidades de la Estación.

En la construcción de los nuevos barrios también se ve una interacción con los sectores existentes. Por un lado, en el trazado de una nueva cuadrícula, pero que responde a las condiciones de la aldea, y por otro, en el impulso y consolidación del crecimiento cualitativo del núcleo inicial, que a su vez gravitó negativamente sobre el sector del "Boulevard Juan B. Justo".

Entre los nuevos barrios en bloque y el sector "materializado" de la Nueva Liverpool, quedaron terrenos vacíos. Allí, junto al cruce de las diagonales, se emplazaron los dos establecimientos educativos de 2º nivel y el Hospital Menor, con lo cual podría haberse supuesto que la "Gran Plaza" se perfilaría algún día como "centro" articulador de los sectores urbanos. Pero, como se ve ahora, el crecimiento cada vez mayor del Polo Petroquímico no sólo ha desalentado el crecimiento urbano en sus proximidades, cuando

no en toda la localidad, sino que inclusive se ha pensado en la erradicación de alguno de los barrios construidos en su cercanía. De concretarse esto en algún momento significaría, como se dijo, tanto una reducción de la planta urbana como un debilitamiento de sus funciones, por cuanto la relocalización no ocurriría seguramente dentro de la localidad.

Por último, cabe destacar cómo, el estudio de la genealogía y de las transformaciones posteriores de la estructura urbana de Ingeniero White y en especial de su trazado, ha permitido comprender la lógica de su conformación actual, así como observar la forma en que dichas transformaciones han estado reiteradamente subordinadas a las demandas de los grupos que controlan los procesos productivos, postergándose todo proyecto que plantee otro tipo de relación con el mar que no responda a esas demandas.

## Notas

<sup>1</sup> La ciudad no hay que entenderla, sin más, como una espacialización directa de la sociedad, sino como un producto más de la misma. Y como producto que es, es necesario conocer cómo se ha hecho y quiénes han intervenido en su producción. Y ello porque ya sabemos que a una concreta organización social se la conoce no por los objetos que produce sino por cómo los produce. La ciudad, en este sentido, es uno más de ellos. ... las transformaciones urbanísticas que ha protagonizado su plano, entendido este como la forma que ha adquirido su estructura morfológica en momentos históricos determinados... suponen la definición de unas condiciones espaciales que han sido demandadas socialmente por el grupo de poder que controla el proceso productivo general. ...Esto no quiere decir que determinadas transformaciones no escapen a la lógica del poder, descontrolándose con respecto al marco general del que responden los intereses del mismo. En este caso, sólo representarán contradicciones que provocarán la puesta en marcha de nuevas intervenciones urbanísticas con el objetivo de resolverlas.

ALVAREZ MORA, Alfonso (1992). "Problemas de Investigación en "Historia Urbanística"", en *Historia Urbana*, Institució Valenciana d'Estudi i Investigació, Valencia, Universitat Politècnica de Valencia y Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana.

<sup>2</sup> NICOLINI, Alberto (1998). "Teoría Histórica de la Ciudad Argentina", *Maestría en Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico*, Textos de Cátedra, Mar del Plata, FAUD / UNMDP.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> Fuera de la instalación de puertos, la racionalidad económica de la época no admitía ninguna otra utilidad para las costas bonaerenses.

MANTOBANI, José M. (1997). "Las raíces ocultas. Mar del Plata y el problema de la creación de los pueblos balnearios del sudeste de la provincia de Buenos Aires a fines del siglo XIX" en *Mar del Plata. Ciudad e Historia*, Madrid / Buenos Aires, Alianza Editorial S.A.

<sup>5</sup> Retirándose al la política del entonces gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dardo Rocha:

Con respecto a la política ferroviaria en sí, tuvo el propósito de expropiar el Ferrocarril Sud. El directorio londinense, alarmado encomendó a Frank Parish entrevistarse con Dardo Rocha para buscar una solución amigable. Finalmente se arribó a un acuerdo

(Convenio del 19 de octubre de 1881, aprobado por la ley provincial del 23 de noviembre del mismo año). No se produjo la expropiación y la empresa del Ferrocarril Sud se comprometió a prolongar sus líneas desde Ayacucho a Tandil y desde Azul a Bahía Blanca (vía Tres Arroyos).

Llegar a Bahía Blanca tenía una importancia fundamental. Significaba la terminación de los rieles en El Puerto -luego Puerto Ingeniero White- otro centro intermedio de comunicación para el comercio de exportación.

MARTÍNEZ, Norma E. (1979). *Los Ferrocarriles Argentinos*, Mar del Plata, UNMDP - Inédito.

<sup>6</sup> Denominación con la que fuera conocida la localidad hasta 1899, cuando el presidente de la nación, Julio Argentino Roca, en la inauguración de la línea férrea Bahía Blanca-Neuquén, propone el actual de "Ingeniero White".

<sup>7</sup> Album de Ingeniero White conmemorando el centenario de Bahía Blanca. *Ingeniero White*, Editorial del periódico El Puerto, 1928.

<sup>8</sup> CACOPARDO, Fernando (1997). "Aspectos materiales de una ciudad "apócrifa". Conflictos, representaciones y prácticas en el proceso de formalización de las riberas entre 1890 y 1939", en *Mar del Plata, Ciudad e Historia*, Madrid / Buenos Aires, Alianza Editorial.

<sup>9</sup> "De acuerdo con la Constitución Provincial, el 26 de Diciembre de 1886 se hizo la primera elección de Concejales, quedando constituida la Municipalidad el 30 del mismo mes, siendo nombrado intendente el Sr. Luis Caronti, hijo de Bahía Blanca, quien tomó posesión del cargo el 1º de Enero de 1887"

*Historia Documental y Gráfica de Bahía Blanca. 1828-1928.*

<sup>10</sup> *Ibidem*

<sup>11</sup> Argentino, nacido en Dolores, Pcia. de Bs. As. Como Presidente del Departamento de Ingenieros de la Nación, integró la comisión que en 1881 recomendó el emplazamiento de la nueva capital provincial. En 1883 integró la comisión nombrada por el gobierno para estudiar la propuesta del Sr. Madero para la construcción del Pto. de Bs. As. y la ley redactada al respecto.

<sup>12</sup> Consecuente con la "abstracción y repetición que señalan una nueva percepción de la ciudad y el territorio en el siglo XIX" de la que nos habla Fernando Cacopardo en *La modernidad en una ciudad mutante - Vivienda, sociedad y territorio en la primera mitad de siglo xx*, Capítulo I.

<sup>13</sup> Tanto el gobierno nacional como los gobiernos provinciales otorgaron concesiones ferroviarias indiscriminadas. Entre 1886 y 1890, las autoridades nacionales y provinciales aprobaron nuevos proyectos de tendido de rieles por unos 18.000 kilómetros, la mayoría de ellos con garantías de generosos beneficios... Muchas de las líneas propuestas rivalizaban con las que poseían las compañías existentes y muchas otras eran solamente un pretexto para aumentar el valor de la tierra. Políticos y terratenientes intrigantes vieron en las concesiones un cómodo atajo para hacer fortunas, si bien retrospectivamente resultó una práctica peligrosa. Ni los promotores de ferrocarriles ni los inversores extranjeros escaparon a la fiebre de especulación que, en la Argentina, allanó el camino al desastre financiero de 1890.

WRIGHT, Winthrop R. (1980). *Los Ferrocarriles Ingleses en La Argentina - Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948*, Buenos Aires, Emecé.

<sup>14</sup> Según el Censo General de Población del Partido de Bahía Blanca, en 1890 El Puerto tenía 1522 habitantes.

<sup>15</sup> MANTOBANI, José M. Op. Cit.

<sup>16</sup> Sobre el núcleo inicial se tiende a formar un frente urbano continuo y homogéneo, en donde dominan las construcciones de perímetro libre y semi-perímetro libre sin retiro, y los esquemas de planta en "tira" y "compactos"; contrariamente, en el sector del Bº Boulevard 20 (hoy J.B. Justo) el tejido resulta más abierto y el frente urbano más discontinuo y heterogéneo, pues los esquemas de implantación y planta son más diversos. En una situación intermedia, sobre la Nueva Liverpool, tiende a ser homogéneo pero su frente discontinuo, pues dominan las construcciones de semi-perímetro libre con y sin retiro, y los esquemas de planta en "L" y "compactos".

ANDREOLI, Cristian J. (2003), "Construcción con el sistema Balloon-frame (viviendas de "chapa y madera") en la localidad portuaria de Ingeniero White", Revista Registros, n. 1, Mar del Plata, CEHAU, FAUD / UNMDP.

<sup>17</sup> El pueblo de Bahía Blanca obtuvo la ley que lo eleva al rango de ciudad en octubre de 1895.

<sup>18</sup> En 1912 las autoridades propusieron realizar las obras, pero los distintos intereses creados opinaban sobre diferentes trazas, con el único objeto de valorizar terrenos propios. El entonces intendente Municipal, Dr. Valentín Vergara, tramitaba créditos frente al gobierno provincial, aunque con ciertas dificultades.

Fue entonces cuando el señor Arturo Coleman, en representación del Ferrocarril del Sud, le acerca una nueva propuesta al Intendente para un camino rápido y seguro al puerto de Ingeniero White. El nuevo trazado - el que estamos recorriendo - cruzaba en un 90 % por terrenos del FCS y la empresa se comprometía a donar la tierra necesaria y pagar el costo de la pavimentación en toda la extensión de su propiedad. Por supuesto esta propuesta beneficiaba mucho al Municipio ya que la inversión de la comuna fue mucho menor. [www.municipalidaddebahia blanca.gov.ar](http://www.municipalidaddebahia blanca.gov.ar)

<sup>19</sup> Periódico Puerto Comercial, Ing. White, junio 15 de 1913.

<sup>20</sup> ...Nunca dejó de existir un elemento orientador que dé forma y carácter a las aglomeraciones humanas. Bahía Blanca, quiera que no, es una ciudad marítima, y fútiles serán los recursos que pretendan ignorar la existencia del mar como elemento formativo de su existencia y generador de su esencia y carácter.

El balneario permitiría:

- La vista de los vapores con sus salemnes y pausadas maniobras
- Observar la ocasional llegada del hidroavión correo, deleitándonos en el enjambre de actividades de los pasajeros que llegan y de quienes la esperan en muelles y andenes
- Presenciar la última regata del club náutico
- Disfrutar de los festejos con que los pescadores celebran, el 20 de junio, la festividad de San Silverio

"La Urbanización de la Costa Atlántica y el Balneario Popular de Ingeniero White", por el Ing. Civil Juan Regnasco, Diario La Nueva Provincia, Bahía Blanca, 13 de agosto de 1944.

<sup>21</sup> Periódico El Comercio, Ingeniero White, diciembre 13 de 1916.

<sup>22</sup> Periódico El Comercio, Ingeniero White, diciembre 30 de 1916.

<sup>23</sup> Este proceso se acelera con el estallido de la segunda guerra mundial, en 1939, y la necesidad de sustituir las importaciones. Puede decirse que durante la década del 30 se construyen las últimas viviendas de madera, de acuerdo a lo que se puede apreciar en las dotaciones que se registran en los relevamientos del Catastro Provincial efectuado en 1939.

<sup>24</sup> Tras el impulso de un político bahiense, el Diputado de la Nación Mario Guido, se presentó el proyecto de ley por el cual quedó habilitada en el año 1929 el «Puerto Nacional». Sin embargo, los resultados de esta medida no dieron sus frutos en forma inme-

diata ya que aún el transporte férreo gozaba de una política tarifaria preferencial reflejando por tanto, ventajas altamente competitivas respecto a la ruta marítima. Finalmente, por decreto del Gobierno Central en Noviembre de 1937 el Puerto Nacional de Bahía Blanca fue declarado abierto a la exportación e importación.

Plan Estratégico de Bahía Blanca, 1997.

<sup>25</sup> Vale recordar que en principio, el sistema vial argentino se trazó paralelo a las vías del ferrocarril, con lo cual en vez de complementar el transporte ferroviario, se superpuso a él, significando una importante competencia.

<sup>26</sup> MAZZA, Carlos J. (2004). "Notas sobre los comienzos del planeamiento regional en Argentina, 1943-1946: fragmentos de convergencia entre técnica y políticos", en Revista Registros, n.1, Mar del Plata, CEHAU, FAUD / UNMDP, n. 2, p.: 112.

<sup>27</sup> Elaborada por los arquitectos Eduardo Sarrailh y Odilia Suárez en forma conjunta con la Oficina Municipal de Planeamiento.

...reconoce como antecedente fundamental el Informe presentado por la Misión Nro 40 de la Organización de Estados Americanos. Con respecto a Bahía Blanca la Misión 40 "...establece las posibilidades de desarrollo en materia vial, ferroviaria y portuaria; usos del suelo urbano y tendencias de desarrollo de áreas residenciales, comerciales, industriales (...) detecta problemas específicos sobre provisión de agua, energía, canalización de arroyos, educación, etc. (...). En síntesis, el informe presentado por la Misión 40 constituye un antecedente básico en lo que respecta a orientar e institucionalizar la labor de Planeamiento a realizar en Bahía Blanca.

En [www.bahiaablanca.gov.ar/pebb](http://www.bahiaablanca.gov.ar/pebb). -Proceso Histórico de Desarrollo-

<sup>28</sup> Para esta fecha se mencionaba a lo costa bahiense como posible lugar de asentamiento de una central nuclear, llegándose inclusive a licitar el estudio de suelos en 1975.

<sup>29</sup> Principios de la Charte d'Athènes reformulados por Le Corbusier en el texto *El urbanismo de los tres establecimientos humanos*, 1964.

<sup>30</sup> Operativo dirigido por la arq. Raquel C. Sagrañez, como representante del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y el urbanismo (IAHAU).

<sup>31</sup> La importante reactivación del Puerto de Ingeniero White, a partir del establecimiento de su autonomía

en 1993, y del Consorcio de Gestión del Puerto, comenzó a dificultarse el acceso público al mismo.

<sup>32</sup> Municipalidad de Bahía Blanca, *Plan Estratégico*, 1997.



Fig. 1. A-Saladero, B-Núcleo inicial de "El Puerto", C-Terrenos rematados por el Municipio. El plano muestra también el proyecto de puerto propuesto por el Sr. Adolfo Grünbein -1886. Puede observarse hacia donde se suponía que habría de desarrollarse la "ciudad del puerto". Fuente: Historia Documental y Gráfica de Bahía Blanca, 1828-1928.

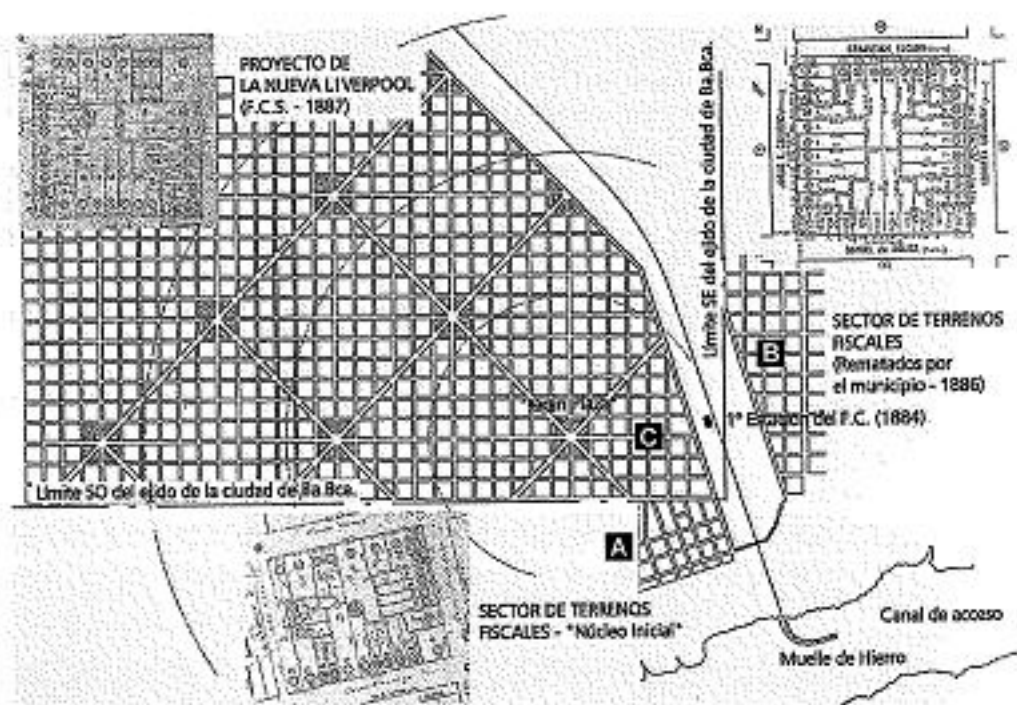


Fig. 2. Plano de Ingeniero White incluyendo la totalidad de la traza proyectada para el pueblo Nueva Liverpool por el Ingeniero Guillermo White. Se muestra también la estructura parcelaria de cada sector.

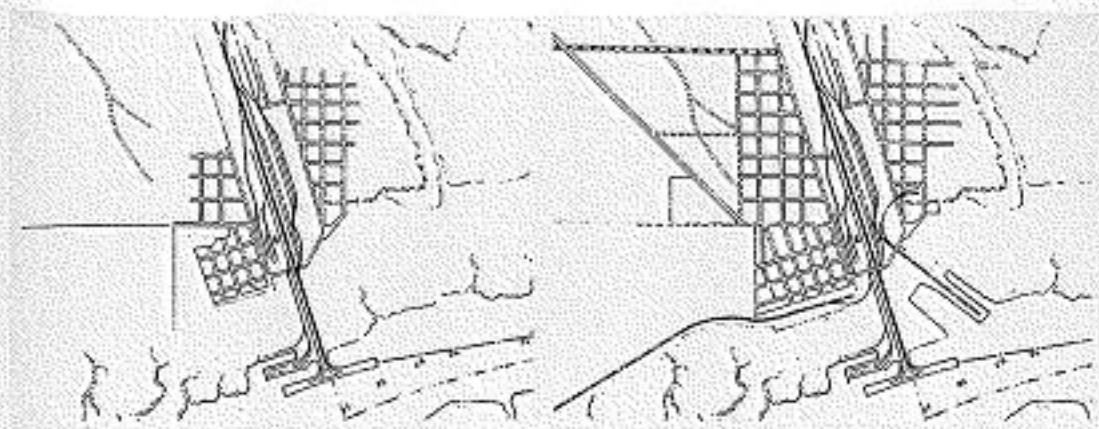


Fig. 3. Crecimiento de la planta urbana, 1904-1912, según cartas portuarias inglesas. Fuente: Museo Histórico Municipal de Bahía Blanca.

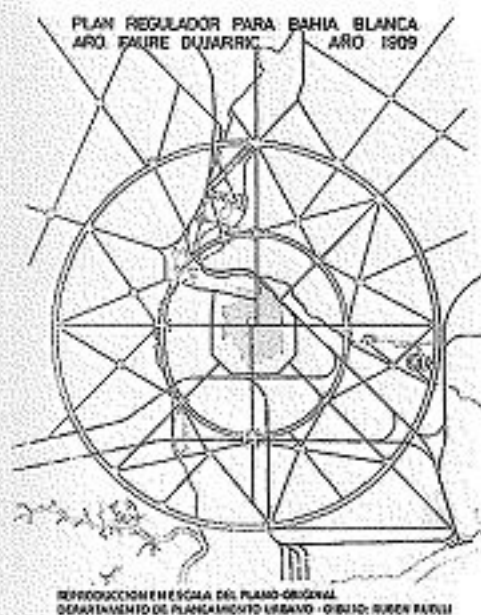


Fig. 4. Plano del Plan Regulador diseñado por el Arq. Dujarric en 1909. Reproducción en escala del plano original, realizada por Departamento de Planeamiento Urbano.

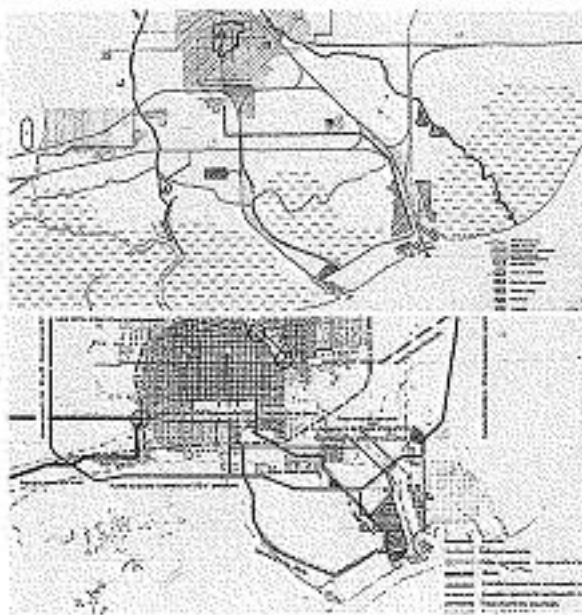


Fig. 5. a) Red vial entre Ing. White y Bahía Blanca en 1925, b) Estructuración vial propuesta en 1971. Fuente: Plan de Desarrollo de Bahía Blanca, 1971.



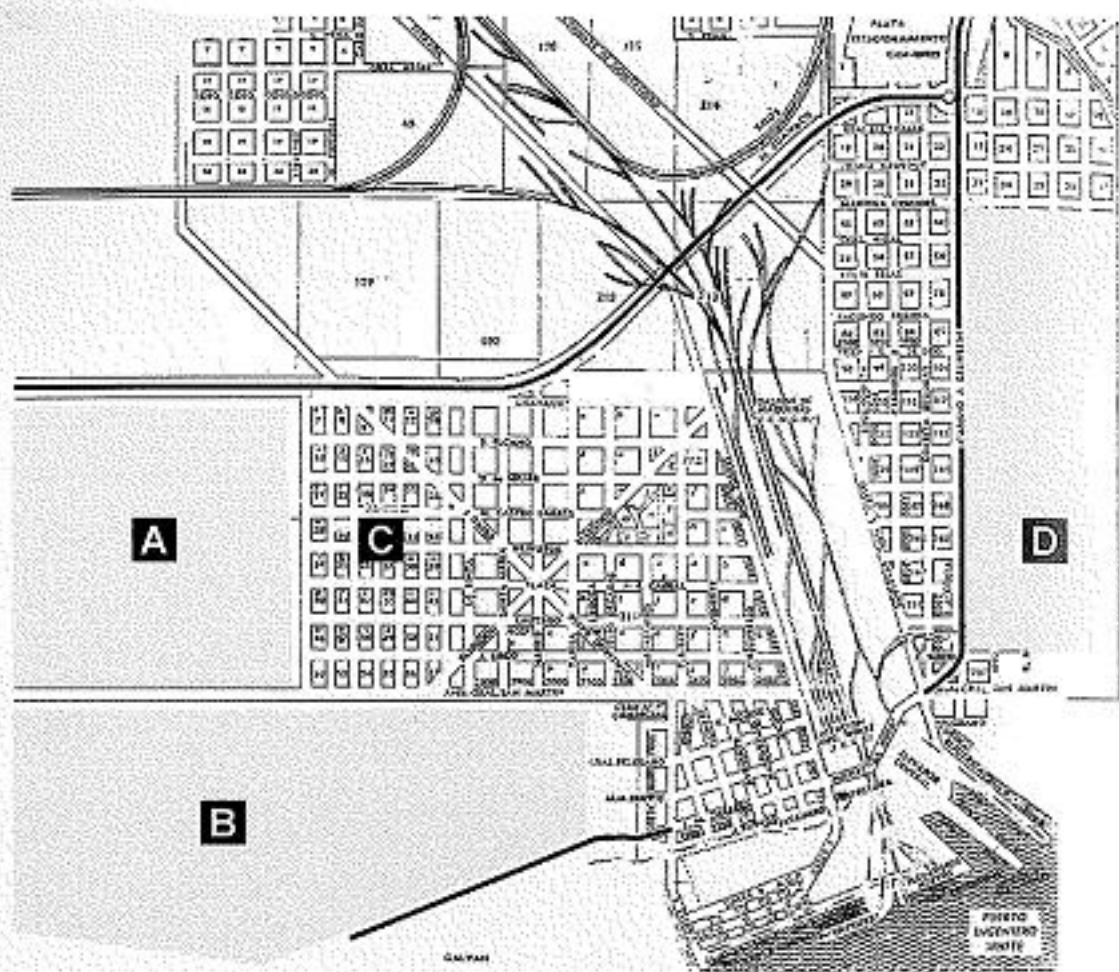


Fig. 6. A- Parque Industrial, B- Polo Petroquímico, C- Barrios de Viviendas en bloque, D- Central Termoelectrica Comte Luis Piedrabuena.