



Saber y poder. El Congreso Transandiniano del Sur (1957) y la transformación socioproductiva del sudoeste bonaerense

Knowledge and power. The Southern Trans-Andean Congress (1957) and the socio-productive transformation of Southwestern Buenos Aires

Conhecimento e poder. O Congresso Trasandiniano do Sul (1957) e a transformação socioproductiva do sudoeste da província de Buenos Aires

Juliana López Pascual

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional del Sur. Centro de Estudios Regionales "Prof. Félix Weinberg"
Argentina
Correo electrónico: lopezpascual.juliana@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6043-2302>

Resumen

La organización y realización del Congreso Transandiniano del Sur en Bahía Blanca, durante el invierno de 1957, puso de manifiesto la convergencia de las transformaciones operadas en las formas de representación de la pretendida hegemonía territorial de la ciudad sobre el sudoeste bonaerense y la norpatagonia hacia mediados del siglo XX. En este sentido, la reconstrucción de las dimensiones sociales, materiales y simbólicas que dieron cuerpo allí al tratamiento del problema del transporte transandino en la zona sur de Argentina y sus lazos con Chile, permiten afirmar que el encuentro configuró una adopción temprana de las prácticas de la cultura científica. En efecto,

Palabras clave

cultura científica
desarrollo regional
transporte
infraestructura

mediante postulados que articularon las problemáticas y la discursividad de las teorías desarrollistas y las ciencias sociales, el congreso procuró dar validez y legitimar los intereses políticos y económicos de una heterogénea burguesía bahiense. A pesar de los orígenes decimonónicos de las preocupaciones por la jerarquización regional, la noción de Bahía Blanca como "capital del sur argentino" acusó cambios significativos, producto de la incidencia de factores culturales, administrativos y productivos.

Abstract

The organization and execution of the Southern Trans-Andean Congress in Bahía Blanca during the winter of 1957 revealed the convergence of transformations in the ways the city's purported territorial hegemony over southwestern Buenos Aires Province and northern Patagonia was represented in the mid-20th century. In this sense, reconstructing the social, material, and symbolic dimensions that shaped the discussion of trans-Andean transportation in southern Argentina and its ties to Chile allows us to assert that the meeting constituted an early adoption of the practices of scientific culture. Indeed, through postulates that articulated the problems and discourses of development theories and the social sciences, the event sought to validate and legitimize the political and economic interests of a heterogeneous Bahía Blanca bourgeoisie. Despite the nineteenth-century origins of concerns about regional hierarchy, the notion of Bahía Blanca as the "capital of southern Argentina" underwent significant changes, resulting from the influence of cultural, administrative, and productive factors.

Keywords

Scientific culture
Regional development
transport
infrastructure

Resumo

A organização e realização do Congresso Trasandiniano do Sul em Bahía Blanca, durante o inverno de 1957, revelou a convergência das transformações ocorridas nas formas de representação da pretensa hegemonia territorial da cidade sobre o sudoeste da província de Buenos Aires e a Patagônia do Norte em meados do século XX. Nesse sentido, a reconstrução das dimensões sociais, materiais e simbólicas que deram corpo, naquele contexto, ao tratamento da questão do transporte transandino na região sul da Argentina e seus laços com o Chile permite afirmar que o encontro representou uma adoção precoce das práticas da cultura científica. De fato, por meio de postulados que articularam as problemáticas e a discursividade das teorias desenvolvistas e das ciências sociais, o evento procurou validar e legitimar os interesses políticos e econômicos de uma burguesia heterogênea de Bahía Blanca. Apesar das origens do século XIX das preocupações com a hierarquização regional, a noção de Bahía Blanca como "capital do sul argentino" sofreu mudanças significativas, em decorrência da influência de fatores culturais, administrativos e produtivos.

Palavras-chave

cultura científica
desenvolvimento regional
transporte
infraestrutura

Recepción del original: 21 de junio de 2025.

Aceptado para publicar: 29 de diciembre de 2025.



Saber y poder. El Congreso Transandiniano del Sur (1957) y la transformación socioproductiva del sudoeste bonaerense¹

Ya en la década de 1970, Henri Lefebvre planteó la necesidad de apostar a una reflexión integral sobre la dimensión espacial, entendiéndola como producto y productora de la realidad social y sus particularidades históricas (Lefebvre, 2013). La posición declaradamente materialista del sociólogo francés abrió entonces interrogantes que propiciaron miradas renovadoras tanto para la historia como para la geografía que derivaron, junto con otras, en parte de lo que hoy se denomina "giro culturalista". Como ha señalado Peter Burke (2006), su supuesto teórico fundamental sostiene la existencia de relaciones recíprocas y mutuamente constitutivas entre los fenómenos de significación social y los procesos de índole infraestructural (Burke, 2006). Lejos de pretender profundizar en el sinuoso debate historiográfico que de ello se desprende desde hace varias décadas, interesa recuperar sus elementos básicos para adentrarnos, de manera exploratoria, en una reconstrucción que los involucre en un estudio atravesado por el problema de la región en tanto enfoque metodológico y objeto de análisis.

Si la reactivación de la decimonónica noción de Bahía Blanca como "capital de la Patagonia" desde fines de la década de 1930 había signado, en parte, la discusión política en torno al estatuto jurídico de los Territorios Nacionales de La Pampa, Río Negro y Neuquén (López Pascual, 2023a), ¿cómo se moduló ese fenómeno representacional complejo a partir de la efectiva provincialización de esas jurisdicciones? El proceso económico que modificó el perfil productivo de la localidad bonaerense (Costantini y Heredia Chaz, 2018) dialogó, a la sazón, con la transformación sociocultural que, entre otras variables, demandó y presionó para la constitución de una oferta educativa de nivel superior en Bahía Blanca. De esta manera, la pretendida capitalidad descansó en la centralidad cultural del otrora nodo ferropuertoario y ello se volvió particularmente notorio desde la creación de la Universidad Nacional del Sur (UNS) en 1956, sobre la base del Instituto Tecnológico del Sur (ITS) que la provincia había habilitado en 1947. Siendo la séptima casa de altos estudios en el país, no solo transformó el mapa universitario nacional, sino que, sobre todo, introdujo modificaciones sustantivas en la "zona de influencia" bahiense por canalizar el interés regional en la formación profesional y técnica que diera curso a las problemáticas autóctonas. ¿Cuáles fueron las relaciones, en ese contexto, entre las estrategias socioeconómicas de proyección geopolítica y la emergencia de una entidad de producción de conocimiento científico?

El presente artículo explora algunas respuestas a ese interrogante en un episodio temprano —la realización del Congreso Transandiniano del Sur en 1957, centrado en

¹ Una primera versión de este texto fue presentada en las *X Jornadas de Historia de la Patagonia*, realizada en la Universidad Nacional del Sur (UNS) en octubre de 2024. Agradezco los comentarios generosos y las sugerencias realizadas por Sandra Fernández.

debatir la construcción de una infraestructura ferroviaria que uniera a Bahía Blanca con Talcahuano, su par chilena— y articula su interpretación puntual a una hipótesis amplia: la concreción de las anheladas instituciones de educación técnica y superior introdujo nuevas condiciones entre las que se destaca la valoración del saber y la producción de conocimientos como elementos fundamentales del desarrollo económico y de la modernización regional. En efecto, en el ámbito de interacción abierto por las entidades de formación profesional, los debates y acciones respecto de la representación de Bahía Blanca sobre el sudoeste bonaerense y la norpatagonia ocuparon un lugar de importancia. De esta forma, además de dotarse de la estructura necesaria para dar curso a sus actividades educativas y de investigación, estos organismos participaron activamente del proceso que institucionalizó los intereses multisectoriales de injerencia regional sobre la base de la especificidad de la cultura científica y letrada. De manera precisa, se promovió la conformación de organismos e instancias que operaron como instrumentos para la gestión, la organización y la circulación de saberes orientados específicamente a la promoción de la territorialidad. En este marco, adquirieron especial relevancia la creación de bibliotecas y centros de documentación, la constitución de institutos y juntas de estudio, la organización de congresos y seminarios, así como la edición de revistas y publicaciones especializadas. De tal modo, la pesquisa que aquí se presenta busca recuperar interrogantes surgidos de la historia del conocimiento, tal como la ha definido Peter Burke (2017),² así como aquellos que los Estudios Culturales han planteado en torno a la producción de saberes y capacidades técnicas como dispositivos que habilitan una “ocupación simbólica del territorio” (Salvatore, 2005, pp. 18-19). El foco analítico está puesto, sin embargo, menos en la dimensión estrictamente científica del proceso en tanto busca adentrarse en los modos por medio de los cuales ciertos sectores de la ciudadanía local dialogaron con ese fenómeno, se apropiaron de sus singularidades y lo instrumentalizaron en beneficio de sus anhelos. En este sentido, el Congreso, su publicidad y los materiales comunicativos que allí se concibieron

² La muy difundida publicación de Peter Burke *¿Qué es la Historia del conocimiento?* (2017) constituye uno de los aportes más conocidos sobre la problemática histórica respecto de los procesos epistémicos en el pasado. Si bien el inglés opera desde su posición culturalista, que entiende el conocer como un terreno poblado de actores, fenómenos y experiencias heterogéneas, sus planteos dialogan también con la compleja deriva de revisión, reflexión y reformulación que incumbe a las líneas historiográficas más estrictas desde inicios del siglo XXI. En efecto, tal como señaló Lorraine Daston (2017), los interrogantes emergidos al interior de la historia de la ciencia —su condición moderna, sus narrativas eurocentradas y universalistas y sus ambiciones teleológicas— condujeron a la comunidad académica a adoptar la noción de *conocimiento* —en lugar de *ciencia*— como variable de mayor potencial analítico, en virtud de su carácter abarcativo y del énfasis en la observación de las prácticas más o menos regladas como elementos articulados al sistema cultural en el cual funcionan. Asimismo, aunque no nos detendremos aquí en ello, esas críticas entroncan con los señalamientos que James Secord sostuvo ya en 2004 respecto de los horizontes disciplinares. A su entender, la investigación debe partir de la premisa de que todo tipo de conocimiento involucra, simultáneamente, prácticas, objetos materiales y acciones comunicativas que definen, en última instancia, la singularidad *situada* del conocimiento y propician o limitan su *circulación y usos*, variables que Kapil Raj (2007) secundó en su observación de los tránsitos entre Europa occidental y el sur asiático. En Argentina, estas sugerencias parecen estar en la base de trabajos colectivos que, desde objetos empíricos disímiles, buscan entender las formas en las cuales la producción de los conocimientos es inescindible de la dinámica que los pone en tránsito. Según los planteos de Jimena Caravaca et al. (2018), los procesos de recepción, apropiación y resignificación que atañen a los sistemas de saberes relativamente normalizados, pero también a aquellos que tradicionalmente se asociaban a creencias o al sentido común, resultan claves fundamentales para comprender los fenómenos en su multidireccionalidad.

produjeron nuevas estrategias orientadas a argumentar la centralidad regional de Bahía Blanca e instalar esa noción como parte de un régimen de verdad lógico y racional.³

Desde una perspectiva teórica y metodológica, el despliegue riguroso de esta aproximación exige la articulación de un marco amplio, en el que adquieren especial relevancia los espacios de confluencia interdisciplinaria orientados a la observación de problemáticas de alcance regional (Fernández, 2018; Bandieri, 2021). En tal sentido, se considera prioritario abordar el fenómeno asociativo y las dinámicas de movilización de los distintos colectivos sociales a partir de los aportes provenientes de los estudios sobre la sociabilidad (Agulhon, 2009; Guarín-Martínez, 2010), por cuanto estos permiten enriquecer el análisis histórico de los procesos sociales y políticos desde una clave interpretativa extendida. A su vez, las estrategias de religación son comprendidas como prácticas de agregación susceptibles de ser analizadas desde los fundamentos de la historia cultural, en tanto configuraciones concretas que movilizan representaciones sectoriales y generan disputas en torno a ellas (Chartier, 1992). Considerando la especificidad del objeto de estudio, se estima igualmente pertinente incorporar los desarrollos teóricos de la geografía cultural, en la medida en que, tal como sostiene Claude Raffestin (2019), esta disciplina posibilita una sistematización crítica de las relaciones entre las prácticas de control espacial y el acceso a los recursos, así como de los procesos mediante los cuales se produce la territorialidad, concebida como una construcción simultáneamente material y simbólica. En última instancia, el presente trabajo se inscribe en el propósito de contribuir a la elaboración de una *historia cultural de lo económico* (López Pascual, 2024a, 2025a, 2025b), centrada en las formas de acción colectiva y en las ideas y estrategias orientadas a la gestión social de los recursos.

Finalmente, cabe señalar que la factibilidad de este abordaje arraiga en la convergencia de operaciones heurísticas diversas, que buscan dar provecho interpretativo conjunto a distintos tipos de fuentes y datos. De un lado, la recomposición de los cuerpos asociativos y de las redes vinculares de sus miembros, mayormente a través de los testimonios institucionales, ofrece la posibilidad de valorar la densidad social de los sectores actuantes, los canales de circulación de los diversos capitales y las

³ En el plano académico, resulta una premisa ya consolidada —sobre todo a partir de los trabajos pioneros de Michel Foucault— que el conocimiento no se organiza de manera acumulativa ni neutral, sino dentro de configuraciones históricas específicas que delimitan las condiciones de posibilidad de lo pensable y lo decible. Sea desde nociones como la de “campo epistémico” o la de “régimen de verdad” (Foucault, 1968, 2001), el francés sentó las bases para enfocar el análisis de las relaciones entre saber y poder, al dar cuenta de los procedimientos, las instituciones y las relaciones que validan determinados discursos como verdaderos. En esa línea, los saberes expertos —incluidos aquellos producidos en la universidad o movilizadores por la planificación estatal— deben revisarse tanto por su contenido cognitivo, como por las condiciones sociales, políticas e institucionales que los hacen posibles y eficaces. Estos planteos acerca del poder relacional y la circulación de los saberes se hallan en la base de la conceptualización de Claude Raffestin (2019) respecto del territorio y la territorialidad, en tanto señala que el estudio geográfico del espacio requiere de la observación de las tramas políticas que lo nominan, lo organizan y lo controlan a través de variables como la gestión de la información y la producción de conocimiento. En efecto, la historia de la ciencia ha postulado —al retomar la tradición de Lefebvre y también a David Harvey y Edward Soja— cuestiones convergentes a este punto. Como ha señalado David Livingstone (2003), toda ciencia y sus contenidos comportan una inevitable naturaleza espacial, tanto en su producción como en su circulación y recepción. Conocimientos, saberes y conceptos no pueden, por tanto, desprenderse ni de sus anclajes geográficos ni de las tramas de conexión multiescalar en las que se articulan y funcionan.

prácticas habituales de participación institucional múltiple.⁴ Por otro, la tarea hermenéutica sobre una variedad de artefactos producidos, empleados y difundidos al interior de esas tramas asociativas —publicaciones y objetos visuales, entre otros— transforma a esos soportes en registros documentales relevantes para la recuperación de los matices, los silencios, las conexiones y los tránsitos de ideas, imágenes y sentidos políticos y simbólicos de las acciones.⁵ En este sentido, la elaboración que aquí se presenta se fundamenta en el análisis problematizador y contextualizado de estos materiales a la luz del interrogante historiográfico.

Sociabilidad y asociacionismo en la transformación socioproductiva de Bahía Blanca: la gestación del Congreso Transandiniano

A fines de junio de 1957 y durante cuatro días se realizó en Bahía Blanca el Congreso Transandiniano. En él se dio cita un heterogéneo grupo de personalidades que, bajo la presidencia honoraria de Domingo Pronso, ⁶ expusieron, debatieron y firmaron documentos en los que solicitaban la construcción de un tramo férreo. En verdad, la organización del evento derivó de las determinaciones tomadas por la Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur de Bahía Blanca ⁷ que había sido reconstituida por una

⁴ Nos referimos a la aplicación de conceptos y metodologías surgidas en el análisis de las redes sociales (González y Basaldúa Hernández, 2007). La escasez de estudios sistemáticos en torno a la estructura social y económica de Bahía Blanca durante el siglo XX hace evidente la pregunta en torno a cómo procesar la gran cantidad de datos que se desprenden de la reconstrucción de la densa sociedad civil local. Desde ese punto, la implementación de herramientas de análisis permite visualizar la red de actores y sus lazos, a través de la generación de grafos matemáticos que habilitan el trabajo simultáneo con las tramas de relaciones inter e intrainstitucionales y, también, las que se producen por el propio accionar de sujetos puntuales. Al respecto, pueden verse avances empíricos en Agesta (2016) y López Pascual (2016); para una síntesis en torno a las herramientas del *network analysis* en la historia, véase Cachero Vinuesa y Maillard Álvarez (2022).

⁵ Aquí se retoman, de manera global, las puntualizaciones que los teóricos de la historia cultural han ofrecido respecto de las operaciones de interpretación documental centradas en la problematización y la contextualización. De manera específica, Roger Chartier (1992) y Carlo Ginzburg (2010) han establecido la necesidad de atender a las condiciones materiales y sociales de producción, circulación y empleo de los registros escritos, tanto como a las posibilidades de su lectura a contrapelo y la detección de las marcas no intencionales que se observan en los testimonios contruidos con el objetivo explícito de establecer un relato institucional.

⁶ Domingo Pronso (Bahía Blanca, 1881–1971) fue un ingeniero eléctrico, topógrafo y pintor argentino, descendiente de colonos italianos asentados en el sudoeste bonaerense a mediados del siglo XIX. Se formó inicialmente en el ámbito salesiano, completó sus estudios en física, ingeniería eléctrica y bellas artes en Italia, donde residió hasta 1910. De regreso en Argentina, ante la escasa inserción laboral en su especialidad, se desempeñó como topógrafo para el Ministerio de Agricultura, participó en la agrimensura y el trazado urbano de diversas localidades, entre ellas San Carlos de Bariloche. Estableció vínculos con figuras como Bailey Willis, Primo Capraro, Guido Jacobacci y Edelmiro Farrell. Su contacto con el territorio patagónico marcó profundamente su obra pictórica, centrada en paisajes lacustres y cordilleranos (López Pascual, 2020).

⁷ La Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur de Bahía Blanca se constituyó en una asamblea pública efectuada en Bahía Blanca el 25 de agosto de 1956, en el salón de actos del diario *La Nueva Provincia*. La presidencia honoraria fue ocupada sucesivamente por Santiago Cenoz, comisionado municipal de Bahía Blanca; Carlos Poncio de la Sota, su sucesor en la comuna; el general de brigada Urbano de la Vega, último comisionado; y en 1958 por el intendente municipal Haroldo Casanova. En la época de la realización del Congreso la Comisión era la siguiente: Domingo Pronso presidente; Jesús de Andrés Varela, Néstor A. Jáuregui, Fenil Echarren, Luis Enrique Ferraz, Manuel E. Vallés y Enrique Moresco vicepresidentes; Remus Tetu secretario general, Isabel C. de Mux secretaria de actas; Emma O de Villanueva, Teresa Rudolf y Armando

asamblea pública producida un año antes en la que participaron numerosos representantes de la ciudad y de los poderes públicos municipales. Resulta relevante analizar la composición de los grupos que dieron curso a estas instancias mediante mecanismos de delegación, en tanto permite explorar la diversidad de intereses canalizados en estas instancias; en este sentido, tanto el Congreso como la Comisión que le dio origen configuraron prácticas singulares de sociabilidad coyuntural en cuya base funcionaba activamente el propósito bahiense de jerarquizar la ciudad en la región del sudoeste bonaerense y la norpatagonia.

Fundada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, la Bahía Blanca decimonónica construyó sus principales autorrepresentaciones en torno a las prácticas económicas y a las nociones de progreso y modernidad, en el seno de una sociedad joven carente de las estructuras y los capitales simbólicos propios de sus pares criollas (Ribas, 2008; Agesta, 2016). Hacia fines del siglo XIX, tales imaginarios se articulaban con su inserción en el modelo agroexportador, consolidándose como nodo ferropuerto clave para la circulación de la producción primaria regional y norpatagónica. Sin embargo, los cambios introducidos en la organización material a raíz de la crisis global de 1929-1930 modificaron sustancialmente este perfil. El impulso estatal a nuevas formas de producción a partir de la década de 1930 —particularmente durante los años del peronismo— reorientó el desarrollo económico hacia el consumo del mercado interno, promoviendo tanto la relativa industrialización local como la expansión del comercio minorista y mayorista. En consecuencia, la estructura socioeconómica de la ciudad experimentó transformaciones significativas: por un lado, su fortalecimiento mercantil y financiero la posicionó como un nodo de afluencia y circulación regional hacia el sur del país (Marengo, 2006; Costantini y Heredia Chaz, 2018); por otro, el incremento de su fuerza laboral, alimentado por flujos migratorios europeos y de países limítrofes, alteró su composición demográfica. La convergencia de ambos procesos consolidó su peso relativo dentro de la provincia de Buenos Aires y los Territorios Nacionales australes,⁸ al tiempo que facilitó su inserción —aunque parcial— en las dinámicas propias de las sociedades masificadas latinoamericanas.⁹ Todo ello contribuyó a reforzar el carácter de ciudad intermedia que ya comenzaba a perfilarse hacia fines del siglo XIX.

El crecimiento urbano registrado en los censos se correspondió con un proceso más amplio de transformación de la ciudad, en el cual la expansión de la infraestructura de servicios ocupó un lugar central. En este sentido, la acción sistemática del Estado se

Pérez Uriarte secretarios de redacción y propaganda; Germán Viglino tesorero, L. J. Mux protesorero; y como vocales: Guillermo Porter, Arturo Véliz Díaz, Emiliano Seco, Mario H. Zuntini, Mario O. Salvadori, Raúl Gómez Fuentealba, Luis Roberto Cornú, Constancio H. Repetti, José Sánchez Muñoz, Jorge Elosegui, Quinto Gobbi, Vicente Salerno, Enrique Ferrada, Oscar Losada, Eladio Bautista, Clemente A. Gorla, Nicolás Urbano Hernández, Abel A. Bournaud, Rafael Glieca, Miguel Pascuzzi, Carlos Vitalini, Fortunato Marino, P. Italo Martín, Osvaldo L. Nápoli, José Gerardo Rodríguez y Mario Civetta (Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur, 1958, p. 5).

⁸ Según lo relevado por Florencia Costantini y Emilce Heredia Chaz (2018), en el período analizado la ciudad se posicionó como la principal urbe en la provincia de Buenos Aires en términos de volumen de ventas y número de empleados. En 1964, el Producto Bruto Interno ascendía a \$16.537.305 m/n, con una participación del 36 % del sector secundario y del 57 % del terciario. Asimismo, entre 1947 y 1964, el empleo en actividades comerciales y de servicios experimentó un incremento del 119,3 % (Asesoría Provincial de Desarrollo, 1970).

⁹ Respecto de las sociedades urbanas masificadas durante este lapso, véase José Luis Romero (2010) y Arturo Almandoz (2013).

tradujo en la incorporación de nuevas comodidades para la población y en una mejora de las condiciones logísticas para la producción local. Entre las intervenciones más relevantes se cuentan la ampliación del tendido eléctrico, la repavimentación de más de trescientas cuadras, la instalación de la red de gas natural y la extensión del servicio telefónico (López Pascual, 2023c). La expansión material y demográfica de la localidad bonaerense dialogó nítidamente con la complejización de su organización social; ya durante la década de 1940 surgieron entidades que, con mayor o menor éxito, agrupaban representantes de la nutrida arena asociativa con el fin de estimular la adopción de políticas públicas que beneficiaran a la ciudad (López Pascual, 2025c). Este fue el caso de la Mesa Regional Pro Bahía Blanca y Zona Confluente que, derivada de la Comisión Pro Bahía Blanca, surgió en 1949 y perduró funcionando al menos por quince años. De manera embrionaria, la agrupación proponía “interesar a todos los sectores de la población” y consultar “las legítimas aspiraciones del vecindario y comercio”¹⁰ para dar curso a un movimiento amplio que buscara soluciones a los “problemas” de la ciudad; no obstante, en su desarrollo recuperó consignas y planteos que ya habían sido gestados y difundidos desde 1943 por la Comisión Pro Capitalización de Bahía Blanca. En efecto, los años cuarenta constituyeron un momento de fuerte reactivación de los anhelos bahienses de hegemonía política regional, y un elemento no menor fue el debate en torno a la secesión de la provincia de Buenos Aires y la anexión de tierras de los Territorios Nacionales de La Pampa y Río Negro para la conformación de una nueva circunscripción (Silva et al., 1972).

A mediados de los años cincuenta, este proceso evidenció cambios desencadenados, en principio, por dos factores fundamentales: por un lado, la transformación jurídica de los hasta entonces Territorios Nacionales y, por otro, la aparición de la Universidad Nacional del Sur como un actor nuevo y diferente. Aunque el ITS, de carácter provincial, había establecido un centro relativamente convocante para los estudiantes de la zona desde 1947, la validación nacional otorgada al proyecto educativo y la inserción en él de figuras relevantes dentro de la intelectualidad argentina refrendaron esa impronta y le asignaron un fuerte tono simbólico que, por lo demás, se articuló con un acelerado desarrollo interno.¹¹ Si hasta entonces la vía asociativa y la voluntad de aunar fuerzas institucionales habían configurado una práctica política relativamente exitosa, a partir de entonces el cambio de escenario regional y la introducción de la cultura académica sumaron matices a las estrategias de construcción de territorialidad. Sin embargo, la figura de liderazgo de Domingo Pronsato hilvanó todas las iniciativas y se presenta a la investigación como el elemento aglutinador de capitales diversos que, por su singular trayectoria vital, otorgó peculiaridad a las propuestas. Su formación profesional lo había llevado a recorrer numerosas veces el espacio patagónico y a estudiar sus condiciones naturales y posibilidades técnicas; también, a esos saberes contruidos a lo largo de décadas, se sumaban su capacidad pictórica y la elaboración de una poética del paisaje que no escapaba de sus intereses y propuestas geopolíticas (López Pascual, 2021a). Canceladas ambas vías a causa del desarrollo de ceguera a mediados de los años cuarenta, su trabajo se canalizó en la promoción de organismos

¹⁰ Creóse una Comisión Pro Solución de Problemas de B. Blanca y la Zona (18 de julio de 1949). *La Nueva Provincia*, p. 2. Hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca.

¹¹ Respecto del largo derrotero que condujo a la apertura de la UNS, puede verse López Pascual (2021b).

colectivos que articularan voluntades diversas con el objetivo de volver factible algún proyecto que jerarquizara a Bahía Blanca en el proceso territorial. La de mayor perdurabilidad fue la ya mencionada Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur que, por efecto de su convocatoria entre la ciudadanía local y otros referentes zonales, produjo y sostuvo el plan de extensión ferroviaria¹² en el que dicho Congreso hizo foco (López Pascual, 2025c).

La reconstrucción de ese evento permite observar que, desde el inicio, la movilización congregó al arco asociativo local. La mesa organizadora definida el 3 de abril de 1957 se compuso de la siguiente manera:

Domingo Pronsato, Presidente de la Comisión Transandina
Mario Zuntini, Presidente de la Corporación del Comercio y la Industria Bahía Blanca
Constancio Repetti, Rep. Administración Gral. del Ferrocarril Roca
Mario Salvadori, Presidente C. Financiera Transandina
Germán Viglino, Presidente Asociación Propietarios y Bienes Raíces de B. Blanca
Eugenio G. Andrieu, Representante de la Asociación Ganaderos y Agricultores de Bahía Blanca
Secretario Organizador: Profesor Remus Tetu
Secretariado: Arturo Véliz Díaz, Armando Pérez Uriarte, Ricardo Mux, Isabel C. de Mux, Sra. Emma O. De Villanueva y Teresa Rudolf. (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 5)

Aunque desconocemos el proceso de toma de decisiones que llevó a la constitución de este cuerpo, es evidente que en su composición se asignó un lugar relevante a las organizaciones ligadas a la dimensión productiva, en tanto allí intervinieron los representantes de la Corporación del Comercio y la Industria (CCI), la Asociación Propietarios y Bienes Raíces y la Asociación Ganaderos y Agricultores. Asimismo, la inclusión de Remus Tetu —figura que con el correr de los años se volvería símbolo y gestor de la violencia paraestatal de la década de 1970—¹³ asignaba espacio institucional a la cultura académica universitaria local. Un mes más tarde, delegados de la Comisión

¹² Al retomar las ideas propuestas por Juan Ignacio Alsina en la década de 1880 y los fundamentos de la ley 5535 de 1908, Pronsato diagramó y presentó en 1947 un sistema ferroviario que incorporaba el tendido férreo ya existente entre Bahía Blanca y Zapala, también proyectó la construcción del tramo faltante para su conexión con la estructura tranviaria chilena, a través del paso cordillerano de Hua-hum, en cercanías de la localidad de San Martín de los Andes. El objetivo fundamental de esta infraestructura era lograr la articulación de las regiones situadas en las laderas este y oeste de los Andes, junto con la vinculación de los puertos marítimos sobre los océanos Atlántico y Pacífico, de ese modo, se facilitarían las actividades de importación y exportación de Argentina y Chile. Para más detalles, véase López Pascual (2025c).

¹³ La figura de Remus Tetu (1920-2003) resulta oscura, en al menos dos sentidos. Nació en Rumania, llegó a Bahía Blanca hacia fines de los años cuarenta y se desempeñó como docente del Instituto Tecnológico del Sur. Aunque no es clara su formación académica —algunos documentos aluden a sus títulos como licenciado en Filosofía y Letras y licenciado en Derecho por la Universidad de Bucarest, pero no resultan concluyentes— ni sus créditos para la enseñanza, se lo conocía como “profesor”, “doctor”, “sociólogo” y “demógrafo”. Hacia mediados de la década de 1970, bajo la gestión ministerial de Oscar Ivanissevich, fue designado interventor en la UNS y en su par del Comahue, en ambas universidades se registró la cesantía de numerosos docentes, la persecución ideológica del estudiantado y el cierre de carreras. Se lo reconoce, entre otras cuestiones, por ser uno de los gestores de la Alianza Anticomunista Argentina. La pesquisa que aquí presentamos permitiría reconstruir sus lazos con un sector del poder económico local en épocas previas a su desempeño al frente de la UNS (Campetella, 2016).

Transandiniana de Bahía Blanca¹⁴ mantuvieron entrevistas con el general Pedro E. Aramburu y el contraalmirante Isaac F. Rojas —quienes se encontraban en ejercicio de la presidencia y vicepresidencia de la Nación como consecuencia del golpe de Estado de septiembre de 1955— para promover la viabilidad del Congreso y sumar sus adhesiones.¹⁵ En la configuración de sus autoridades,¹⁶ la impronta se reprodujo parcialmente, dotando de mayor peso a la Corporación del Comercio y de la Industria que, a través de Mario H. Zuntini y Mario O. Salvadori,¹⁷ ocupó la presidencia activa y la vicepresidencia respectivamente. Tetu, por su parte, volvió a desempeñar la función de secretario.

A pesar de la clara preeminencia de las figuras e intereses bahienses en la gestión del evento, la invitación y la movilización parecieron recibir buena acogida en tanto numerosas entidades y organismos enviaron sus representantes o sus notas de apoyo. De esa forma, autoridades y funcionarios nacionales, provinciales y municipales argentinos, así como chilenos, peruanos y brasileños, entre otros, comisionaron delegados observadores que participaron de las reuniones junto con emisarios de asociaciones pampeanas, rionegrinas, neuquinas y del sudoeste bonaerense, de distintas cooperativas agrarias y de consumo y de entidades bancarias. Según las fuentes, en la inauguración del Congreso, realizada en el Teatro Municipal de Bahía Blanca, se hicieron presentes las “autoridades civiles, militares, eclesiásticas y de entidades sociales, culturales, comerciales, industriales y del trabajo y de la producción” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 8) entre las que, curiosamente, no se encontraba la flamante Universidad Nacional del Sur.¹⁸

¹⁴ El grupo se integró con Carlos Poncio de la Sota, comisionado municipal en ejercicio; Domingo Pronsato, presidente de la Comisión Transandina, Mario H. Zuntini, presidente de la Corporación del Comercio e Industria de Bahía Blanca, Germán Viglino, tesorero de la Comisión, Remus Tetu, secretario organizador del Congreso, Manuel Alfredo Vetrone, Enrique Moresco y Horacio Morixe por la Cámara Chilena-Argentina de Comercio; Italo Beltramone por la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias; Francisco Novaro, presidente de la consignatario Diego Meyer S.A., Virgilio Zingoni, gerente de Zingoni y cía., el hacendado pampeano Manuel Vetrone de la Torre, Eugenio Andrieu, representante de la Asociación Agricultores y Ganaderos de Bahía Blanca, Emiliano Seco, vocal de la Comisión, José Luis Olivé por el diario *La Nueva Provincia*, Francisco Bagliani, por la firma Bagliani y cía. y Aníbal Canale (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 7).

¹⁵ Aunque el municipio no había participado en las instancias iniciales, resulta relevante notar que en estas reuniones tomó parte, también, el comisionado municipal Carlos Poncio de la Sota. El carácter inconstitucional del ejercicio de los cargos del Poder Ejecutivo vuelve complejo evaluar si ello constituye un indicio de la intervención estatal en el proyecto, si bien sí deja ver la voluntad de la Comisión por involucrar a este funcionario.

¹⁶ Las autoridades del Congreso fueron: Domingo Pronsato presidente honorario, Mario H. Zuntini presidente activo, Mario O. Salvadori vicepresidente, profesor Remus Tetu secretario e Isabel C. de Mux secretaria de actas (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 5).

¹⁷ Con antecedentes en la Liga de Defensa Comercial creada en 1919, la Corporación del Comercio y la Industria inició sus actividades en 1934 como entidad que agremiaba a los empresarios locales (Costantini, 2025). Durante el período aquí considerado fue presidida por Mario Salvadori (1954-1956) y Mario H. Zuntini (1956-1962). Véase Corporación del Comercio, Industria y Servicios (2020).

¹⁸ Respecto de esta ausencia, podemos esbozar dos hipótesis explicativas. La primera, de orden institucional, tendría que ver con el estado embrionario y poco estructurado en el cual se encontraba la UNS hacia mediados de 1957. En efecto, su primer rector estatutario, el ingeniero Ricardo M. Ortiz, fue elegido en septiembre de 1958. La segunda, de naturaleza ideológica, indicaría la existencia de disidencias políticas claras entre los gestores del nuevo espacio académico, ligados al Colegio Libre de Estudios Superiores, y el

De la proclama a la ponencia: la producción de conocimiento como práctica geopolítica y económica

Más allá de la nómina de participantes en el evento, resulta fundamental reconstruir las actividades concretas desarrolladas en él, dado que introdujeron una nueva perspectiva respecto de las aspiraciones centralistas de Bahía Blanca sobre la región a la cual, de manera amplia, denominaban "Patagonia". En este sentido, esta pesquisa es, en buena parte, posible a raíz de la propia voluntad de quienes lo llevaron adelante que, entre sus determinaciones, definieron la publicación del volumen *Congreso transandiniano reunido en la ciudad de Bahía Blanca en los días 29 y 30 de junio - 1 y 2 de julio de 1957: discursos - actas - reseña histórica - informes - trabajos aprobados y comunicaciones*, aparecido en 1958, al que usualmente se denominó como "Libro Blanco del Congreso Transandiniano" en virtud de su carácter oficial. Allí, con el claro propósito de ofrecer "una contribución al mejor conocimiento de todo lo que espiritual y económicamente representa la comarca que nosotros por primera vez hemos definido como área espacio funcional del gran Sistema que es el centro-sur argentino" (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 4), se compilaron y dieron a conocer las actas de las cuatro sesiones de reuniones y los trabajos completos presentados. Aunque desconocemos la tirada de ejemplares que integraron la edición, es posible afirmar que la aspiración de sus gestores fue la de configurar una memoria institucional oficial que ampliara la difusión de lo discutido y prolongara la actualidad de los acuerdos: la calidad de la diagramación y la impresión, hechas localmente, demuestran en lo material esta voluntad de perdurabilidad en el tiempo en tanto se eligió una manufactura sobria y monocromática sobre papel satinado. El compendio, además, incluyó numerosas reproducciones gráficas que acompañaron las argumentaciones y sus explicaciones. Durante los años siguientes, la publicación funcionó como una carta de presentación de estos sectores locales en tanto Pronsato sostuvo la práctica de entregarlo como obsequio a cada visitante destacado o a las figuras internacionales con las que se entrevistaba.¹⁹

En su estructura, el libro se divide en una introducción, en la que se consignan la presentación de la obra, los actos de inauguración del Congreso y las actas, y cuatro partes: una reseña histórica, los informes técnicos, las ponencias y trabajos aprobados y la situación "post-Congreso", en la que se actualiza la información respecto de la iniciativa y sus objetivos durante el año transcurrido desde su realización hasta la publicación. Resulta significativo, en este aspecto, que la emisión de este centenar de cuartillas configuró, en verdad, una producción nueva, no necesariamente idéntica a lo sucedido en las sesiones. Aunque evidentemente desprendido del simposio, el trabajo editorial introdujo decisiones de reorganización y categorización de la información con la expresa intención de clarificarla, recurriendo para ello a la cultura letrada y, específicamente, al formato de comunicación ligado al mundo académico: la ponencia escrita, defendida oralmente y sometida a debate y aprobación. No era este, en verdad,

círculo social centrado en Domingo Pronsato, cuyas prácticas de pragmatismo partidario lo habían llevado a comulgar con las políticas justicialistas.

¹⁹ Ese fue el caso de 1960, momento en el cual Pronsato y Mario Salvadori se entrevistaron con el abogado estadounidense David Lilienthal, líder de misiones en América Latina relativas al desarrollo de cuencas hídricas que visitó la Argentina por gestiones del Consejo Federal de Desarrollo (López Pascual, 2025c).

el primer congreso realizado en la ciudad —de hecho, un año antes Bahía Blanca había sido una de las sedes del Congreso Nacional de Puertos (López Pascual, 2026)—; sin embargo, en una arena cultural donde lo habitual eran las conferencias magistrales y el texto ensayístico (Agesta, 2016), la presentación de ponencias implicó una relativa novedad y otorgó al evento visos de cientificidad que, acompañado de la publicación de sus resultados, conformaron una representación moderna y actualizada del saber allí producido. El documento, que hoy constituye la principal fuente histórica para la reconstrucción del Congreso, testimonia simultáneamente el proceso más amplio en el cual el evento se inscribe: la transformación de las prácticas de producción cultural a partir de la introducción del actor universitario en la escala local y la apropiación de sus formas más conocidas.

De la revisión integral de la edición pueden desprenderse, en principio, dos ejes de análisis que se suman a lo que antecede: en primer lugar, la revisión de las actas permite reconstruir, al menos desde la visión oficial, el desarrollo de las actividades de cada sesión y la aparición de las voces de los diversos actores involucrados. En segundo lugar, la reproducción de los trabajos expuestos habilita la identificación de los núcleos temáticos allí definidos y los puntos nodales de las discusiones, en todo caso de manera sintética.

Una exploración de las cuatro actas producidas durante las reuniones diarias posibilita ponderar el registro de lo sucedido. Durante la primera sesión, desarrollada en el Concejo Deliberante, se produjo la constitución de la Asamblea del Congreso con el objetivo de elegir las autoridades que lo conducirían; allí consta, en efecto, que por aclamación se otorgaron poderes especiales a Domingo Pronsato para nominar candidatos a los cargos directivos que, como se ha visto en el primer apartado, concedieron preponderancia absoluta a los representantes locales y a la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca. Luego de la presentación de una reseña histórica de la cuestión convocante, elaborada por Enrique Moresco, se procedió a la determinación de una comisión que diera entrada y clasificara las ponencias recibidas para su posterior tratamiento. Los tres encuentros subsiguientes se ocuparon, en efecto, de la lectura por los propios autores de cada uno de los 16 trabajos admitidos²⁰ y la formulación de declaraciones específicas emanadas del Congreso; en este sentido, una mirada atenta a lo consignado deja percibir algunos aspectos de interés.

²⁰ Las ponencias fueron tratadas en el siguiente orden: “Proyecto sobre el Sistema Transandiniano”, sostenido por la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca, firmado por Remus Tetu; “Declaración de la Unión Ferroviaria”, Seccional Ingeniero White; “Tarifas y transportes”, por Guillermo Porter; “Sobre intercambio”, de la Mesa Regional de Bahía Blanca y Zonas Confluentes; “Economías frutihortícolas de Villa Regina”, por el contador Antonio Laiuppa; “Problemas frutihortícolas de Villa Regina”, por Emilio Bignami; “Sobre el puerto de Bahía Blanca”, por la Mesa Regional de Bahía Blanca y Zonas Confluentes; “Ramales aliviadores”, por Arturo Véliz Díaz; “Ramal ferroviario Choele-Choel y San Antonio Oeste”, proyecto de la Municipalidad de General Roca, representada por el ingeniero Próspero Saint Martin; “Economía pampeana y el Transandino”, por la Cámara de Comercio, Industria y Producción de La Pampa; “El Huelches”, de Arturo Véliz Díaz; “La Presa de Huelches”, por la Mesa Regional de Bahía Blanca y Zonas Confluentes; “Forestación de la zona andina y el cultivo de la papa y la remolacha”, por Leoncio J. Mux; “Colonización y regadío planificado de Villalonga y J. A. Pradere”, de la Delegación Bahía Blanca de la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias; “Esto es el Transandino”, de Domingo Pronsato; y “Salto Andersen”, de la Mesa Regional Pro Bahía Blanca y Zonas Confluentes (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 12).

Por un lado, es claro que el eje del debate fue, como veremos en el próximo apartado, la definición y aprobación de un concepto organizador: el “Sistema Transandiniano del Sur”, emanado del proyecto presentado por la Oficina de Investigaciones Económicas y Sociales y de Desarrollo Regional Planificado de la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca, coordinada por Remus Tetu. Por el otro, resulta evidente que el llamado al Congreso fue particularmente convocante para un amplio arco de temas de naturaleza compartida: el acceso a las tierras productivas y su utilización, la gestión de los recursos naturales y la infraestructura de almacenamiento y transporte de los bienes. Desde abordajes específicos, los trabajos presentados²¹ coincidieron en la necesidad de generar intervenciones políticas sensibles para la expansión económica global de un área que, por lo expresado en las mismas ponencias, abarcaba el sur de la provincia de Buenos Aires, La Pampa, el Alto Valle de Río Negro y Neuquén. Asimismo, las declaraciones enfatizaron aspectos que, a pesar del factor común, introdujeron elementos que atestiguaban la existencia de demandas singulares y actores distintos: ingenieros, contadores, representantes del Estado o de asociaciones cooperativas pusieron de manifiesto problemáticas ligadas a aspectos de circulación y comercialización de las materias primas a la vez que recuperaron un reclamo largamente sostenido, como era la construcción de una represa hídrica sobre el río Colorado para el mejor aprovechamiento de sus aguas con destino a regadío.²²

Organizado en Bahía Blanca y liderado por la Corporación del Comercio y de la Industria local, el Congreso hizo visible la complejidad de aristas que formaban parte de la reflexión sobre el desarrollo material de una región que, por la misma práctica académica, quedaba definida en sus límites y articulada internamente. En efecto, antes de la clausura del encuentro y durante el banquete nocturno que le dio fin, las autoridades leyeron un documento en el que se destacó no solo la mencionada nominación y definición del “Sistema Transandiniano”, sino también la recomendación de políticas públicas concretas por parte de los gobiernos involucrados. Entre ellas, se señala: el establecimiento de un puerto franco argentino en Talcahuano y un puerto franco chileno en Bahía Blanca, propiciando que “al puerto de Bahía Blanca se destine parte de la Flota Mercante del Estado a los efectos de exportar por este puerto la producción frutihortícola de Río Negro, Neuquén y Río Colorado” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 15), el tendido de la línea férrea Zapala-Frontera, que uniría las redes ferroviarias de Chile y Argentina, la construcción del oleoducto de Plaza Huincul a

²¹ Cada uno de los trabajos presentados, disponibles para su estudio, ameritaría un análisis específico que por razones de extensión abordaremos en otras oportunidades.

²² El centro de la presentación de la Mesa Regional Pro Bahía Blanca y Zona Confluente, a través de su secretario José Otero, se definió en torno al problema del acceso a la tierra y al agua en los partidos del sur provincial, cuestión sobre la cual trabajaban desde el inicio de su accionar. Aunque el *Libro Blanco* no alude al tema, la confrontación con otros documentos deja ver que la postura de la Mesa respecto del desarrollo regional tomaba ciertas distancias derivadas, en parte, de sus posicionamientos sociopolíticos cercanos al ideario de las izquierdas y a la Federación Agraria Argentina. En este sentido, las memorias de Otero (1965) registran los intercambios producidos en el Congreso como un momento particularmente tenso: mientras su ponencia reivindicó y defendió la flamante legislación alendista, que propiciaba las expropiaciones de tierras y el desarrollo de planes de colonización, las autoridades del evento excluyeron la propuesta y la declararon fuera de tratamiento. Otero caracterizó a esta coyuntura como una “reacción terrateniente” (p. 75) liderada por Mario Salvadori quien, efectivamente, era uno de los propietarios expropiados. Algunos aspectos de esta discusión pueden verse en López Pascual (2024b y 2025c).

Bahía Blanca, la pavimentación de la ruta nacional número 22 y la modernización integral del sistema ferroviario afectado al Transandino (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 15). Asimismo, se resolvió dar continuidad y profundizar las tareas de la Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur para estimular la “creación de organismos análogos dentro y fuera del país, procurando estrechar vínculos con las entidades o personas que puedan colaborar a sus altos fines” y promover “toda clase de intercambio, en lo comercial, artístico, de turismo, periodístico, deportivo, etc.” que fuera conciliable con los “elevados fines de la institución” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 15). De este modo, la vía asociativa y las prácticas de sociabilidad ampliada se entendían como complementarias a la producción del conocimiento necesario para la legitimación del ambicioso proyecto y para, en última instancia, lograr su realización. En ese sentido, el mismo *Libro Blanco* atestigua la reorganización de la Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur a partir de la expansión de sus integrantes, que se distribuyeron en 16 subcomisiones especializadas luego de finalizado el evento. Entre ellos se encontraron distintos profesionales vinculados al mundo universitario local²³ lo que profundizó la articulación a la cultura científica.²⁴

Transporte y territorio: la circulación integral de bienes y la definición de la región

Como se adelantó, entre las discusiones y las declaraciones del Congreso cobró una relevancia fundamental el proyecto que nominó y definió el “Sistema Transandiniano”, presentado por Remus Tetu en representación de la Corporación del Comercio y de la Industria de Bahía Blanca. En la síntesis del mencionado documento se afirmó:

Se entiende por “SISTEMA TRANSANDINIANO”, el complejo de medios de transporte (vías férreas, oleoducto, ramales colectores y superestructura de almacenaje y conservación) destinado a propender el desarrollo del espacio centro-sureño de la República, espacio que abarca el sector continental que se extiende entre Bahía Blanca y Talcahuano. (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 42. Mayúsculas en el original)

De esas breves líneas se desprenden algunas ideas centrales a esta investigación que, por su parte, introdujeron variables nuevas al debate en torno al lugar de Bahía Blanca

²³ Entre ellos se destacan: el ingeniero Oscar Losada y Edgardo Gelós —profesores de Mineralogía en el Departamento de Geografía y Geología—; el ingeniero Manuel Vallés —en ese entonces decano interventor de la Facultad Regional Bahía Blanca de la Universidad Tecnológica del Sur—; el abogado Gregorio Scheines —responsable de la Dirección de Extensión Cultural de la UNS—; el ingeniero Sirio Marchesi —con extensa trayectoria en el Instituto Tecnológico del Sur y la UTN local—; el ingeniero Antonio Siri —también docente en la UNS y, desde 1957, asesor del directorio de la Corporación del Comercio y la Industria—; la doctora en Ciencias Naturales Haydée Verettoni —responsable de la cátedra de Botánica en el Departamento de Agronomía de la UNS e investigadora especializada en vegetación regional—; y el ingeniero Ricardo Ortiz, a quien se lo incluyó como “consultor” en virtud de su reciente designación como rector de la UNS.

²⁴ Con el correr de los años, la Universidad buscaría jerarquizar la figura de Domingo Pronato y, en un movimiento circular, canalizar su condición de prestigio hacia la institución. En 1968, resolvió la conformación de una Comisión de Homenaje al artista e ingeniero que, en simultáneo, creó una Sección Patagónica con su nombre en la Biblioteca Central de la UNS, editó y publicó su obra *El desafío de la Patagonia* con respaldo de la casa de estudios y la Corporación del Comercio y la Industria. Al respecto véase López Pascual (2024a).

en el área patagónica. En primer lugar, el objetivo manifiesto de aspirar al *desarrollo* mediante un *sistema*; en segundo, su articulación estrecha con la estructura material del transporte de la producción y, finalmente, la importancia que a ella se asignaba en la delimitación de una región centro-sur en la que Bahía Blanca y la chilena Talcahuano ocupaban lugares jerarquizados. Aun cuando las credenciales académicas del orador permanecen poco claras,²⁵ su enunciación tendía puentes con los conocimientos asociados a las ciencias sociales en las que parecía hallar respaldo: la sociología y la geografía.

La presentación de Tetu se organizó en cuatro capítulos que atendieron a distintas observaciones: mientras el primero ofreció un diagnóstico de las necesidades y problemas a los que respondería la cristalización del sistema, el segundo especificó las obras a realizar en el corto y largo plazo. El tercer y cuarto apartado determinaban, respectivamente, la forma jurídico institucional y la financiación de las obras que se entendían necesarias. De esta manera, el texto explica y da sustento teórico y técnico a la conceptualización transandiniana a partir de una argumentación que hace énfasis en el estudio científico y analítico de una serie de problemas cuyo eje central es el “espacio insuficientemente desarrollado centro-sureño de la República” como consecuencia de la escasa estructura de transportes:

La obra de desarrollo de dicha área no se puede llevar a cabo debidamente y con la aceleración posible, principalmente, por falta de medios suficientes y adecuados de transportes, lo que define un sector amplio y muy dotado en recursos naturales, como económicamente mal localizado y por ende en las actuales condiciones inexplorable. (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 42)

En ese sentido, el planteo identificó y distinguió seis grupos productivos que se beneficiarían con la consecución del plan: minería precordillerana, fruticultura del Alto Valle del río Negro, ganadería precordillerana, reserva forestal cordillerana, agricultura y horticultura de zonas de regadío y, finalmente, actividades turísticas en zonas de difícil acceso. Entre ellas, las que cobraban más relevancia eran, en efecto, las que ofrecían posibilidades de mejorar la balanza comercial por la diversificación de la economía nacional: Tetu afirmó que, de concretarse, la construcción del sistema transandino contribuiría a “corregir el desequilibrio regional que caracteriza el país”, ahorraría divisas “posibilitando el incremento de la producción de industrias extractivas” y también las generaría “por hacer posible el aumento de la producción frutihortícola del Alto Valle y de la producción minera (inclusive minerales estratégicos) neuquina” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 42).

¿Cuáles eran, efectivamente, los componentes de este sistema? La propuesta esbozó intervenciones concretas y un plan de obras a realizar que se concentraba en la modernización global de la línea ferroviaria existente, la construcción de un tramo férreo de 165 kilómetros y un oleoducto. De esta forma, el Ferrocarril Nacional General Roca que unía Bahía Blanca y Zapala no solo se ampliaría en su extensión —que con el centenar de kilómetros alcanzaría el límite jurisdiccional con Chile— sino que adquiriría características más complejas: mientras la conexión transandina abriría una salida

²⁵ Véase nota 11.

oceánica al Pacífico e intensificaría el intercambio económico con la región allende los Andes, la “doble vía férrea Bahía Blanca-Zapala” descongestionaría la circulación real por el sistema. La creación del oleoducto Plaza Huincul-Bahía Blanca, cuya construcción estimaban posible en 18 meses, evitaría las pérdidas de combustibles que, según la fuente, se registraban frecuentemente, a la vez que estimularía “la intensificación de las perforaciones y el aumento de la producción petrolífera en la Zona Huincul, actualmente frenada por la falta de una salida adecuada”. Además de la expansión de la explotación petrolera, alineada con las discusiones que cobraban centralidad en el espacio político nacional, el proyecto vaticinó que la construcción de esa vía podría favorecer la industrialización de las zonas recorridas y “la mecanización del agro”. En este sentido, la modernización de la infraestructura ya existente se planteó como una condición ineludible: en lo atinente al plan, se requería la mecanización y dieselización de la línea Bahía Blanca-Zapala —para poder aumentar la media horaria de convoyes y disminuir los costos de mano de obra—, la pavimentación de la ruta nacional 22 y el desarrollo de “superestructura ferroviaria y vial, en general (frigoríficos y almacenes)” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 43). En el largo plazo, la obra contemplaba el establecimiento de ramales colectores que permitieran la explotación de las zonas adyacentes al sistema transandino y que abrieran vías transversales a la red ferroviaria argentina, que se entendía defectuosa.

En términos institucionales, la gestión de este proyecto implicaba la aparición de una entidad autónoma dentro del Ministerio de Transportes de la Nación y del Ferrocarril Nacional General Roca (FNGR), con residencia en Bahía Blanca. La nueva dependencia —gobernada por un directorio integrado por representantes del mencionado Ministerio, del FNGR, de la Flota Mercante del Estado y de las fuerzas empresarias y obreras de la región— debía abarcar todo el sistema transandiniano, incluyendo los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano. Estos, a su vez, se convertirían, para las mercaderías y pasajeros, en puerto franco argentino al Pacífico y puerto franco chileno al Atlántico, respectivamente. La financiación de las obras, en tanto, requería del traspaso de la infraestructura del FNGR a la órbita de ese organismo y la tramitación de empréstitos internacionales cuyo garante último fuera el Estado argentino.

¿Cómo entender, en su complejidad multiescalar, la aprobación de este proyecto y sus especificaciones, incluso ante la evidencia de que no fue materializado?²⁶ ¿Qué elementos subyacen a la proyectiva allí imaginada? En efecto, el análisis impone desafíos en tanto la iniciativa se abre a una diversidad de dimensiones entre las que se analizarán tres. La primera, quizás la más evidente, es la vertiente económica amplia: la propuesta atendía de manera preferente a la expansión material de la región, ligándola concretamente a la inversión en la infraestructura para la circulación de mercancías con destinos de exportación y para el aumento y empleo de la producción petrolera neuquina. De esta manera, muy articulados con la narrativa económica del planeamiento

²⁶ En el plano práctico, el proyecto condujo a una reformulación interna de la Comisión, que en septiembre de 1957 reorganizó su estructura al incorporar 16 comisiones de estudio para acompañar las gestiones de la mesa directiva —de los vocales y de los asesores técnicos— y, un año después, la obtención por parte de la Administración General de Puertos de la reserva del terreno destinado a una planta frigorífica para frutos en el lugar, denominado Muelle de Alto Nivel (Puerto de Ingeniero White), reemplazando dicho lugar por el “Muelle Cierre Sud”. En 1961, el grupo social liderado por Pronato puso en funcionamiento allí la empresa Vallemar Sociedad Anónima Industrial, Comercial y Financiera (López Pascual, 2025c).

y la modernización, se sumaban reclamos regionales que, aunque aparecían en menor medida, coadyuvaban a la argumentación por constituir antecedentes del problema: la expansión de la capacidad portuaria de Bahía Blanca y la construcción de la represa de Huelches sobre el río Colorado (López Pascual, 2025c).

Al respecto, cabe señalar la aparición concisa de una terminología que, con el correr de pocos años, sería la dominante en las discusiones sobre el tema: el empleo insistente de palabras como *desarrollo*, *modernización* y *descentralización* dejan ver una adopción temprana de la discursividad que pregnó las políticas desarrollistas en todas sus variantes.²⁷ Más allá del clima de época, que podía hacer frecuente el recurso a esos términos, la documentación demuestra dos conexiones singulares que quizás lo expliquen: de un lado, el plan defendido por Tetu remitió de manera directa a la experiencia de la Tennessee Valley Authority estadounidense como su precedente, argumentando incluso que “para cristalizar la citada zona de desarrollo fue necesario pasar por alto la soberanía de no menos de 7 Estados de la Unión” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 44).²⁸ Por otro, el mismo *Libro Blanco* destaca la aparición de vínculos con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe —CEPAL—, que a través del titular de la Corporación Norpatagónica, Salvador San Martín, hizo llegar su interés y la validación: “La CEPAL va a recomendar su construcción y quiere apoyarla en un análisis completo del problema” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 92).

²⁷ Si bien no se tratarán aquí, cabe ofrecer algunos señalamientos que se presentan correlativamente a esta cuestión. En primer lugar, resulta pertinente inscribir este análisis en la problematización del término *desarrollismo* que, en rigor de verdad, da cuenta de los matices inherentes a su derrotero histórico. (Altamirano, 1998; Caravaca, 2018; Campetella, 2025). Efectivamente, una somera reposición de la trayectoria del análisis sobre ese tópico demuestra que ha sido uno de los grandes núcleos para pensar la historia latinoamericana del siglo XX, particularmente en clave comparativa, tanto como una categoría central para la discusión sobre políticas públicas y proyecciones económicas. En el primer sentido, aquí convergen algunas de las vertientes de avance interpretativo. De un lado, resultan relevantes las investigaciones que buscan entender el desarrollismo como experiencia histórica concreta a partir de su vinculación con distintos sectores productivos, actores políticos y burocracias estatales (Frederic et al., 2010; Lázzaro, 2012; Belini, 2018, 2020; Ascolani y Gutiérrez, 2020). La trabazón entre los proyectos de crecimiento económico y el rol otorgado a los expertos y científicos como sus principales motores configura, asimismo, uno de los aspectos que más concierne al interés en torno a la producción de conocimientos, la circulación de ideas y de sujetos, y la consolidación de la vía universitaria como factor legitimador del binomio saber-poder (Vessuri, 1996; Martocci y Lanzillotta, 2021). Por otro lado, aunque en estrecha relación, las disquisiciones en torno al desarrollismo —entre otras— han contribuido a desbrozar áreas de la historia económica en clave regional, lo cual, al decir de Susana Bandieri et al. (2019), deja ver las heterogeneidades y disimilitudes en el comportamiento económico al interior del país (véase también Rodríguez Vázquez y Rougier, 2024). En esa clave, la observación del proceso en la provincia de Buenos Aires durante el período que nos ocupa conlleva tener en cuenta la coyuntura política-institucional que llevó a Aldo Ferrer a la gestión de la cartera de economía bonaerense desde 1958 y, en ese marco, la incidencia de la perspectiva cepalina en la diagramación de la agenda económica. Véase al respecto, Lázzaro (2008); López Pascual (2025c). La realización del Congreso Transandiniano y la publicación de sus actas se produjeron, no obstante, en un momento ligeramente previo a ese fenómeno.

²⁸ Al respecto, cabe señalar que el problema de definición conceptual del “sistema transandiniano” se imbricaba con una discusión en materia de política pública centrada en establecer mecanismos legales y condiciones infraestructurales que promovieran el mejor aprovechamiento de la cuenca del río Colorado. En ese marco, la experiencia de la Tennessee Valley Authority parece haber funcionado como modelo de organización regional que algunos años más tarde derivaría en la constitución de la Corporación de Fomento del Valle Bonaerense del Río Colorado (Michellini, 2015).

Un segundo eje de problemas se abre al considerar la dimensión sociopolítica en sus múltiples escalas. En este sentido, el desglose del proyecto aprobado asignaba un lugar de jerarquía a Bahía Blanca y, particularmente, al sector social ligado al comercio y la industria organizado en una entidad asociativa de creciente injerencia local desde 1919. De esta manera, mediante el éxito del plan, la burguesía bahiense podría adquirir un lugar de poder político y económico sobre la región en articulación expresa a la gestión integral del sistema y a la ubicación y capacidades del puerto de Ingeniero White. Si estos grupos se hicieron más visibles en la ciudad a partir de la transformación modernizadora del espacio urbano y la diversificación de la élite local (López Pascual, 2023b), la posibilidad de intervenir en el escenario regional amplió su capacidad de acción y les permitía liderar el proceso de construcción de un nuevo centro político-económico que, al menos en el imaginario, disputara la hegemonía productiva y material de la Capital Federal. Por lo tanto, la adopción de una narrativa desarrollista apuntalaba las demandas de descentralización económica que desde 1949 se esgrimían como necesarias para el progreso de Bahía Blanca y sus “zonas confluentes”. Si por entonces se habían acoplado a la redacción del Segundo Plan Quinquenal (López Pascual, 2023c), ahora se reformulaban en atención a la incidencia de la discursividad cepalina²⁹ y a la imbricación en el derrotero de los saberes específicamente definidos por las ciencias sociales.

De la cultura visual a la cultura científica: objetos culturales para la construcción de la territorialidad

La vertiente cultural ofrece un tercer panorama en el que la producción de saberes, su circulación y su institucionalización se convierten en elementos de importancia simbólica que, articulados a las dimensiones anteriores, permiten una interpretación culturalista del fenómeno económico. La realización del Congreso Transandiniano concretó, por la vía académica y sus prácticas, la legitimación de un proyecto geopolítico que, al calor del contexto, adoptaba un giro formal y discursivo arraigado en la figura de los expertos y en la apropiación de conceptos y prácticas científicas.

Si hasta la década de 1950 los planes de jerarquización de Bahía Blanca se imaginaban en la concreción de una hegemonía político-administrativa mediante su capitalización en una nueva circunscripción estatal, esto se recanalizó hacia la vía socioeconómica a partir de la provincialización efectiva de los Territorios Nacionales. La adopción del formato académico para la discusión de los problemas y la elaboración de soluciones se vinculaba, así, con el lugar preponderante que la Universidad Nacional del

²⁹ Aunque la cuestión merecería un tratamiento más extenso y pormenorizado, vale mencionar que, durante la coyuntura analizada, los conceptos cepalinos surgían mayormente de las afirmaciones de Raúl Prebisch, su director. En este sentido, aunque en la política argentina la problemática se volvería más compleja por los desacuerdos de Rogelio Frigerio con el ideario de Prebisch, los documentos atestiguan que el modelo de desarrollo que él planteó le asignaba un rol fundamental al empresario y la iniciativa privada (Prebisch, 1949, 1954). Asimismo, tal como comprobó Luciano Campetella (2025) recientemente, “la CEPAL se configuró en el centro irradiador del *discurso desarrollista*” (p. 11, cursiva en el original) y ello constituyó un discurso político que repercutió en Bahía Blanca, particularmente, a partir de su categorización como “polo de desarrollo”, a mediados de la década de 1960.

Sur otorgaba a la ciudad desde su creación; incluso *in absentia*, la novel casa de altos estudios investía a la ciudad de los créditos necesarios en tanto prometía la formación de los profesionales necesarios para la consecución del Sistema Transandiniano, para el *desarrollo regional* y para la gestión de sus frutos. Se construía así un imaginario que, siguiendo lo planteado por Daniel Salvatore (2005), anudaba la narrativa del progreso —ahora en clave desarrollista— a la “superioridad científica y técnica” (p. 28). En este sentido, la publicación del *Libro Blanco* atestigua ese fenómeno que, a la sazón, dialoga con otras iniciativas en las que la articulación entre prospectiva desarrollista, interés regional y cultura científica se hicieron evidentes. Sí, como se ha visto, lo epistemológico configuró una dimensión inherente al poder colonial y a la configuración de estructuras imperialistas, ¿cómo se modularon esas formas hacia el interior de los lugares que, aunque en sí mismos periféricos respecto de las metrópolis, detentaban diferencias en su articulación global al sistema productivo? Si el espacio es un elemento primario dentro de la complejidad de los procesos de territorialidad, el acto de nominarlo, racionalizarlo y explicarlo se erigió como la práctica que sostenía la lógica de la misión civilizatoria a la vez que desplazaba su sentido hacia el *lugar del saber*³⁰ ocupado por la ciencia moderna, la educación superior y la investigación normalizada.

De un lado, esto encontró fundamentos institucionales; en 1956, como parte del proceso que materializó a la flamante UNS, se crearon los departamentos de Geología y Geografía y de Economía y se abrió la oferta académica para sendas licenciaturas. De esta manera, y en combinación con las carreras de Ingeniería y Contador, heredadas de la anterior estructura del Instituto Tecnológico del Sur, la localidad de Bahía Blanca se convirtió —por algunos años—³¹ en la sede convocante para quienes quisieran adquirir formación universitaria en la región centro-sur del país y, simultáneamente, el espacio de reflexión y producción científica sobre la zona. En este sentido, el Congreso Transandiniano se inscribe en un proceso más amplio, del que a la vez da cuenta: la aparición de un organismo educativo de escala nacional no solo transformó el campo universitario, sino que también jalonó cambios significativos en las prácticas culturales de la región. Desde fines de los años cincuenta, las iniciativas anteriormente canalizadas por vías como el asociacionismo cultural, las bibliotecas populares, las revistas ilustradas y la literatura ensayística ampliaron sus formas para dar lugar a la aparición de centros de documentación y bibliotecas universitarias, juntas de estudios e institutos de investigación, encuentros de expertos y edición de material especializado. La figura de la universidad, en tanto agente primordial en la producción de recursos humanos calificados y en la regulación y validación de la ciencia, formó parte integral de la articulación de los planes geopolíticos con el régimen de verdad epocal.

De manera particular, la adopción del formato académico del Congreso y la publicación de sus actas, analizada en apartados anteriores, fue pregnante a la cultura visual, de gran desarrollo local desde inicios del siglo XX y profusamente ligada a la construcción representacional de la relación entre Bahía Blanca y la Patagonia desde, al menos, fines de los años treinta (Agesta, 2015; López Pascual, 2023a). La elaboración de figuras de paisaje participó activamente del delineamiento y la circulación de las

³⁰ Sobre este concepto, puede verse el planteo de Ricardo Salvatore (2008).

³¹ La creación de la Universidad Provincial de La Pampa en 1958 disputaría ese rol convocante en tanto ofreció, desde sus inicios, formaciones profesionales similares (López Pascual, 2021b).

nociones específicas que sostenían la representación de Bahía Blanca como “capital” del sur argentino. Las posibilidades de “conocer” la Patagonia, restringidas a quienes pudieran recorrerla, se extendían hacia la ciudadanía local mediante imágenes pictóricas y fotografías de alto contenido estético que, además de hacerla visible, connotaban sus recursos de un carácter lírico y emotivo como el que se observa, de hecho, en la obra de Domingo Pronsato. En esta línea, pero ya con un tono mayormente analítico, el Congreso Transandiniano y, especialmente, el *Libro Blanco*, recuperaron las experiencias previas y recurrieron a la visualidad como elemento fundamental para la comunicación de información con visos de cientificidad.

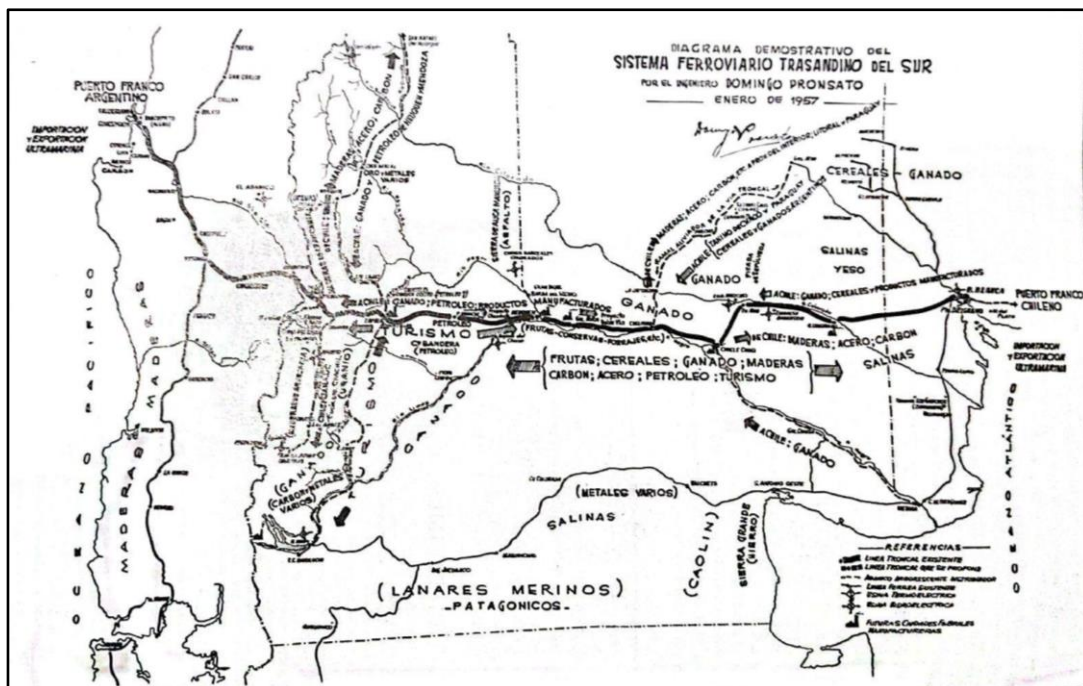
En efecto, aunque la tradición paisajística halló lugar en el encuentro mediante la exposición “Paisajes cordilleranos” del pintor bahiense Félix Murga, fue la pretensión de comunicación lo que predominó: junto con las obras de Murga, durante los días del evento se llevó a cabo una muestra de carácter visual en las salas de la CCI. Allí, con la intención expresa de “dar a conocer en forma objetiva los problemas de la Patagonia, entre ellos el del transporte, con las soluciones posibles” (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 9) se reunieron y concentraron una serie de veinte paneles presentada por el Comando de la Sexta Región Militar a los que se sumaron “otros gráficos, con mapas, diagramas y estadísticas” que ofrecían detalles del Sistema Transandiniano del Sur, su proyección internacional y aspectos de la electrificación y riego de las zonas de su influencia. Junto a la proyección de la película *La Patagonia-Su despertar*,³² también originada en el seno de la mencionada institución castrense, el recurso a las imágenes construía y difundía sentidos concretos respecto de Bahía Blanca y la región en cuestión.

El soporte visual y las técnicas de producción de imágenes, sin embargo, habían desplazado sus sentidos líricos para adoptar las características ligadas a la explicación científica, que se introdujo en numerosa cantidad de cartografías. De un lado, figuras como el “Diagrama demostrativo del Sistema Ferroviario Transandino del Sur” (Figura 1), elaborado por Domingo Pronsato en enero de 1957 y dictado al dibujante, recurrían al mapa como superficie sobre la que explicar el proyecto: en una composición monocroma y despojada que mostraba los límites terrestres de la región en cuestión junto con su división política, se superponía información detallada respecto del recorrido geográfico del tramo férreo, de la ubicación de los puertos de salida y de la circulación de la producción regional. De esta forma, su observación dejaba ver los procesos imaginados: las localizaciones portuarias de Bahía Blanca y Talcahuano concentrarían las actividades de exportación e importación ultramarina que harían fluir bienes y mercancías, también hacia otras regiones argentinas y países limítrofes. En la visión pronsatiana, la materialización del riel, la ruta y el oleoducto funcionarían como líneas de vinculación y

³² Aunque no ha sido posible recuperar el material fílmico, en el mismo *Libro Blanco* se afirma que su contenido consta de dos partes. Primera parte: 1- Transporte: Oleoducto, Doble vía, Ruta Nacional n.º 22 asfaltada. 2- Construcción del Transandino del Sur: Itinerario. Unión de rieles, Facilidad de construcción, Puertos libres de ultramar, Puente interoceánico, Su zona de influencia (área espacio-funcional), Su directorio, Su influencia en Bahía Blanca, Electrificación del sistema. 3- Electrificación y riego: El Chocón, Huelches, Andersen, Florentino Ameghino. 4- Influencia de estas obras en el futuro mediano de la Patagonia: Futuro mediano de las provincias centro-sureñas. Segunda parte: 5. Explotación zona minera: Petróleo, Uranio, Baritina, Rafaelita, Minerales en general. 6- Explotación zona forestal y turismo: Reservas forestales, Vista aérea desde Pino Hachado hasta cerro Tronador, Vista terrestre desde San Carlos de Bariloche hasta San Martín de los Andes (Comisión Pro Ferrocarril..., 1958, p. 10).

tránsito entre áreas adyacentes al sistema a partir del trazado de un “abanico arborescente distribuidor”. Así, por ejemplo, San Carlos de Bariloche, San Rafael y General Acha se vincularían para posibilitar la expansión de la industria turística en la primera, y la llegada de maderas, acero y carbón chilenos a las otras dos. Además, la concreción del plan promovería la aparición de las “futuras ciudades fabriles manufactureras” a lo largo del tramo central, imagen que concentraba los anhelos de industrialización y, a la vez, insistía sobre la necesidad de establecer núcleos de procesamiento de la producción agrícola regional, como era el caso de la fruta altovalletana.

Figura 1. Diagrama demostrativo del sistema ferroviario transandino del sur



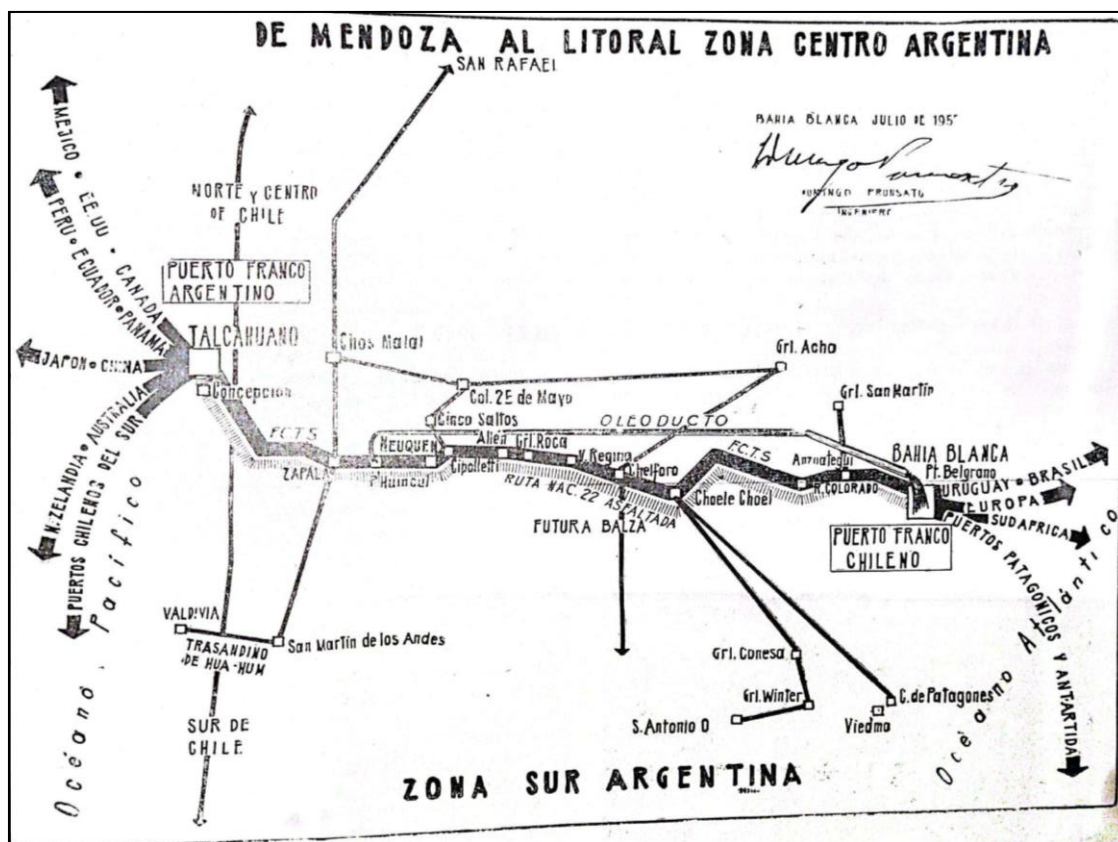
Fuente: Comisión Pro Ferrocarril... (1958, p. 24).

Las Figuras 2 y 3, en tanto, despliegan una construcción diferente: las referencias geográficas y administrativas están mayormente ausentes y la información respecto del sistema se muestra de manera sintética y abstraída, con el objetivo de enfatizar los aspectos funcionales y conceptuales: la conexión de diversos poblados con los puertos chileno y argentino y los potenciales destinos internacionales que esas salidas marítimas supondrían. No obstante, el uso de tamaños distintos y la alternancia de mayúsculas y minúsculas en la tipografía empleada deja ver la señalización de algunas localidades y la invisibilización de otras, a la vez que se asigna distinta relevancia a las incluidas. Desde ese punto de vista, Bahía Blanca y Talcahuano se erigen como espacios centrales y puertas de conexión internacional articuladas de manera múltiple con otras ciudades del interior, a las que se les otorga menor jerarquía, como Zapala, Neuquén y Río Colorado o, en el último peldaño, Cipolletti, Choele Choel o Patagones. Otros emplazamientos por entonces existentes, como Pedro Luro o Santa Rosa, no parecen considerarse.

Por otra parte, el “Diagrama del área espacio funcional del sistema transandiniano argentino-chileno” prescinde, casi por completo, de marcas espaciales y se concentra en

exponer netamente la relación entre la estructura de transportes y su incidencia cuantitativa espacial y demográfica. Las referencias se convierten allí en vectores que conectan puntos distantes entre sí y generan una secuencia de vínculos lineales que unen Talcahuano con Mar del Plata, pasando por Bahía Blanca. Queda ausente el mapa, el contorno político y las localidades más pequeñas, por cuanto el esquema prioriza las alusiones al tipo de lazo de transporte: oleoducto, vía férrea o carretera pavimentada. Finalmente, la transmisión de la idea se completa por su asociación con una tabla que aporta los datos demográficos y de superficie en km² relativos a las zonas chilenas y argentinas involucradas, precisando de esta manera la magnitud social y territorial potencialmente beneficiada.

Figura 2. Sistema circulatorio transandiniano del sur, terrestre y ultramarino

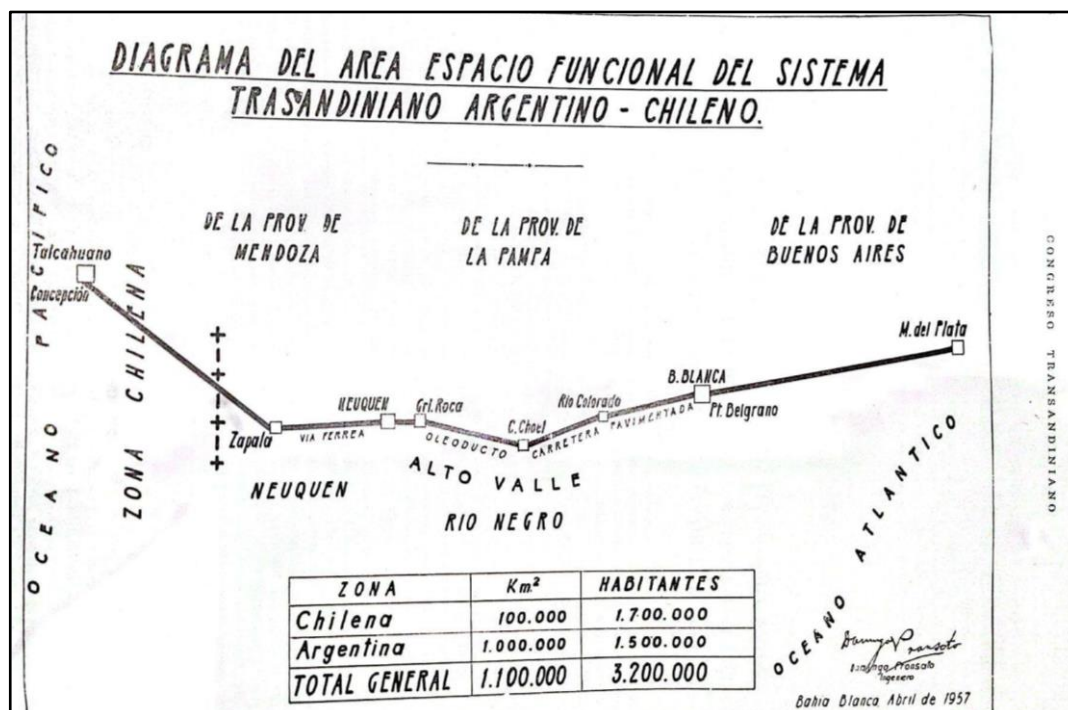


Fuente: Comisión Pro Ferrocarril... (1958, p. 11).

De esta forma, el recurso visual asumió matices ligados a la cultura geográfica,³³ particularmente a la disciplina cartográfica, a la vez que los transformó mediante la geometrización para convertirlos en esquemas de transmisión de datos objetivos: no solo la magnitud y heterogeneidad del plan económico resultaba más fácilmente aprehensible en combinación con el soporte gráfico sino que, simultáneamente, la proyectiva geopolítica era validada por una presentación científicista en la que se articulaba información demográfica, estadística, orográfica y económica.

³³ Respecto de los vínculos entre el desarrollo de la disciplina cartográfica y la configuración de imaginarios regionales en Argentina, véase Carla Lois (2014).

Figura 3. Diagrama del área espacio funcional del sistema transandiniano argentino-chileno



Fuente: Comisión Pro Ferrocarril... (1958, p. 36).

Consideraciones finales

El análisis de un evento histórico singular y episódico —el Congreso Transandiniano del Sur, llevado adelante en 1957— sirve como disparador de reflexiones historiográficas transversales en las que se entrecruzan dimensiones disciplinares y políticas que pueden condensarse en el interrogante acerca de los aportes de la historia a la comprensión de las formas en las que se representan y materializan las relaciones interregionales en Argentina. En ese sentido, este artículo trabaja sobre la hipótesis de que el desarrollo de ese evento en Bahía Blanca constituyó una adopción temprana de las prácticas de la cultura científica por parte de una sociedad civil interesada en jerarquizar política, social y económicamente a la ciudad en el sudoeste bonaerense y la norpatagonia. En efecto, aunque su rol en ese espacio se discutía desde fines del siglo XIX, el encuentro atestiguó parte de los cambios operados en el debate a partir de la provincialización de los Territorios Nacionales y de la creación de la Universidad Nacional del Sur durante la década de 1950. Asimismo, la complejización de las ya existentes estrategias asociativas se produjo mediante la apropiación de formas y modos que, por su vinculación al mundo del saber universitario, investían al proyecto político de un carácter de verdad objetiva y racional, y por tanto incontestable.

A lo largo del escrito, esa hipótesis ha sido abordada mediante el análisis del citado Congreso en tres dimensiones convergentes a partir de la problematización crítica del material documental que generó su comisión directiva, en el cruce con otras fuentes primarias y secundarias. En primer lugar, la composición de su estructura de gestión permite dar cuenta de sus vínculos con la sociedad civil y la arena de la sociabilidad que

ya se mostraba sumamente activa: en la efectiva puesta en marcha del proyecto se advierte el predominio de actores vinculados al mundo de las corporaciones económicas bahienses, particularmente de la Corporación del Comercio y de la Industria, que rápidamente hegemonizaron la coordinación. Así, la voluntad de injerir en la expansión del sistema ferroviario —objeto de discusión central del evento— se integró a las preocupaciones de una burguesía local en proceso de transformación interna producto de los cambios operados en el perfil económico de la ciudad desde mediados de los años treinta por la expansión de la producción manufacturera, el comercio de intermediación y los servicios. Por consiguiente, la implicación de otros sectores —como los líderes agrícola-ganaderos o la dirigencia del poder público local— coadyuvó al delineamiento consensuado de demandas que tendían a beneficiar las aspiraciones comerciales y empresariales que se pergeñaban en el entorno y que, en términos espaciales, involucraban a un área de grandes extensiones sobre el sur de provincia de La Pampa y el norte de Río Negro.

Las actividades gestadas y concretadas durante los días de la reunión constituyen el segundo aspecto considerado y de allí se desprenden otras puntualizaciones. En esa línea, se observa que el recurso a las prácticas propias de la cultura científica —el formato “congreso”, las ponencias y su edición en actas— se articuló a la incidencia de la flamante UNS sobre el mundo cultural regional y al interés por dotar a los proyectos de hegemonía material y de la validación simbólica que la ciencia moderna podía proveer. De esta manera, las elaboraciones más tradicionales del saber —como las conferencias magistrales— fueron reemplazadas allí por presentaciones de los datos que, por sus propios procedimientos de exposición, discusión y elaboración de conclusiones, desplazaron la legitimidad de lo enunciado desde el principio de autoridad a la validación por parte del conjunto de expertos. Asimismo, la decisión de publicar el compendio de lo actuado conllevó tanto el reprocesamiento e integración de los materiales como la disposición a difundir y poner en circulación lo acordado en una estructura coherente que permitiera el acceso de otras personas a la información.

Así, la pesquisa indagó sobre la perspectiva conceptual que motivó la organización de las jornadas y, a la vez, fue producto de él: la noción del “sistema transandiniano” como postulado fundamental en las elaboraciones y discusiones de los expertos congregados y como sostén argumental y técnico de la serie de medidas concretas que se estipularon como necesarias y cuya concreción se demandó a los poderes públicos. De esta forma, la recuperación al menos discursiva de las teorías desarrollistas y el diálogo con las ciencias sociales funcionaron como estrategias de configuración de la centralidad de los sistemas de transporte y comunicación —sistema férreo, rutas nacionales y oleoductos— para el efectivo crecimiento material y social de la “región centro-sureña” en la que Bahía Blanca ocuparía un papel rector. Es en ese sentido que la producción simbólica y, particularmente, la articulación con el novel Departamento de Geología y Geografía de la universidad local, constituyeron herramientas clave en la legitimación de la proyección geopolítica. El recurso a la visualidad —ya empleado en la producción de una forma de conocimiento bahiense sobre el espacio sureño— se complejizó por la adopción de pautas de representación que lo anudaban con la lógica racional, basada en datos sistematizados y, por ende, de indudable veracidad. Este fue el caso de los mapas y diagramas que, por su propia tradición asociada a la descripción, ofrecían una vista abstracta y conceptualizada de la

yuxtaposición entre el espacio real y la ocupación potencial. Bajo esta perspectiva, el dispositivo cartográfico funcionó como un argumento de naturaleza científica que difundía y legitimaba las topografías del anhelo contribuyendo así a la validación de los proyectos de la burguesía bahiense sobre la región norpatagónica.

Referencias bibliográficas

1. Agesta, M. de las N. (2015). Fotografía de prensa y proyecto regional. La fotografía en la construcción de una identidad regional en el interior argentino (Bahía Blanca, 1900-1930). A *Contracorriente*, 12(3), 296–345. <https://acontracorriente.chass.ncsu.edu/index.php/acontracorriente/article/view/1068>
2. Agesta, M. de las N. (2016). *Páginas modernas: revistas culturales, transformación social y cultura visual en Bahía Blanca, 1902-1927*. Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
3. Agulhon, M. (2009). *El círculo burgués. La sociabilidad en Francia. 1810-1848*. Siglo XXI.
4. Almandoz, A. (2013) *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Pontificia Universidad Católica de Chile.
5. Altamirano, C. (1998). Desarrollo y desarrollistas. *Prismas*, 2(1), 75–94. https://prismas.unq.edu.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Altamirano_prismas2
6. Ascolani, A. y Gutiérrez, T. (Coords.) (2020). *Desarrollismo, reforma agraria y contrarrevolución. Agro y política en Argentina* (Tomo III). Centro de Integración Comunicación, Cultura y Sociedad.
7. Asesoría Provincial de Desarrollo. (1970). *Atlas de Planeamiento de la Provincia de Buenos Aires*. Asesoría Provincial de Desarrollo.
8. Bandieri, S. (2021). Microhistoria, Microanálisis, Historia Regional, Historia Local. Similitudes, diferencias y desafíos teóricos y metodológicos: Aportes desde la Patagonia. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 21(1), 1-23. <https://doi.org/10.24215/2314257Xe133>
9. Bandieri, S., Coria López, L., Dabús, C., Llach, L., Meloni, O., Rosales Rosales, J. y Visintini, A. (2019). *Historia económica de las regiones argentinas*. Biblos.
10. Belini, C. (2018). El Plan Prebisch de 1955, los dilemas del desarrollo argentino y las controversias en torno a los legados económicos del peronismo. *Revista de Indias*, 78(273), 593-629. <https://doi.org/10.3989/revindias.2018.018>

11. Belini, C. (2020). El empresariado industrial durante el ascenso y la crisis del desarrollismo (1955-1963). En C. Belini (Comp.), *Estado y empresarios en Argentina: política y economía 1955-2001* (pp. 93-138). Lenguaje Claro Editora.
12. Burke, P. (2006). *¿Qué es la Historia Cultural?* Paidós.
13. Burke, P. (2017). *¿Qué es la Historia del Conocimiento?* Siglo XXI.
14. Cachero Vinuesa, M. y Maillard Álvarez, N. (2022). El Análisis de Redes como herramienta para los historiadores. *Vínculos de Historia*, (11), 215-236. http://dx.doi.org/10.18239/vdh_2022.11.09
15. Campetella, L. (2016). Martínez Estrada y la reformulación desarrollista del «problema nacional». En A. Lamoso y A. Banegas (Comps.), *Tercer Congreso Internacional sobre la vida y la obra de Ezequiel Martínez Estrada*. Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
16. Campetella, L. (2025). *El discurso sobre los polos de desarrollo: el caso de Bahía Blanca (1955-1971)* [Tesis de doctorado]. Universidad Nacional del Sur. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/7352>
17. Caravaca, J. (2018). Prebisch como prisma: el desarrollo económico como problema. En C. Altamirano y A. Gorelik (Eds.), *La Argentina como problema. Temas, visiones y pasiones del siglo XX* (pp. 189-203). Siglo XXI.
18. Caravaca, J., Daniel, C. y Plotkin, M. (2018). *Saberes desbordados: historias de diálogos entre conocimientos científicos y sentido común. Argentina, siglos XIX y XX*. Instituto de Desarrollo Económico y Social.
19. Chartier, R. (1992). *El mundo como representación. Historia Cultural: entre práctica y representación*. Gedisa.
20. Comisión Pro Ferrocarril Transandino del Sur. (1958). *Congreso transandiniano reunido en la ciudad de Bahía Blanca en los días 29 y 30 de junio - 1 y 2 de julio de 1957: discursos - actas - reseña histórica - informes - trabajos aprobados y comunicaciones*. Edición del autor.
21. Corporación del Comercio, Industria y Servicios. (2020). *1919-2019. Cien años en Bahía Blanca*. Museo y Archivo Histórico de Bahía Blanca. <https://www.ccis.com.ar/3d-flip-book/libro-corporacion-100-anos/>
22. Costantini, F. (2025). Sociabilidad empresaria en escalas regionales. Una aproximación desde el sur bonaerense. En J. López Pascual y J. Marcilese (Eds.), *Entre lo político y lo público. Sociabilidades bonaerenses durante el siglo XX* (pp. 219-249). Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

23. Costantini, F. y Heredia Chaz, E. (2018). El progreso en cuestión: sectores productivos, política económica y conflictividad social. En M. Cernadas y J. Marcilese (Eds.), *Bahía Blanca, siglo XX. Historia política, económica y sociocultural*. Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
24. Daston, L. (2017). The History of Science and the History of Knowledge. *Know*, 1(1), 131-154. <https://doi.org/10.1086/691678>
25. Fernández, S. (2018). La historia regional y local, y las escalas de investigación. Un contrapunto para pensar sobre desafíos historiográficos. *Quinto Sol*, 22(3), 13-20. <https://doi.org/10.19137/qs.v22i3.3337>
26. Foucault, M. (1968). *Las palabras y las cosas. Una arqueología de las ciencias humanas*. Siglo XXI.
27. Foucault, M. (2001). La fonction politique de l'intellectuel. En Defert, D. y Ewald, F. (Eds.), *Dits et écrits* (Volumen II, pp. 109-114). Gallimard. (Original publicado en 1976).
28. Frederic, S., Soprano, G. y Graciano, O. (Coords.). (2010). *El Estado argentino y las profesiones liberales, académicas y armadas*. Prohistoria.
29. Ginzburg, C. (2010). *El hilo y las huellas: lo verdadero, lo falso y lo ficticio*. Siglo XXI.
30. González, C. y Basaldúa Hernández, M. (2007). La formación de redes sociales en el estudio de actores y familias. Perspectiva de estudio en Historia y Antropología. *Redes*, 12(8), 1-27. <https://raco.cat/index.php/Redes/article/view/70397>
31. Guarín-Martínez, Ó. (2010). La sociabilidad política: un juego de luces y sombras. *Memoria y Sociedad*, 14(29), 25-36. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoy sociedad/article/view/8253>
32. Lázzaro, S. (2008). Estado, desarrollo y reforma agraria en la provincia de Buenos Aires (1958-1962). *Anuario del Centro de Estudios Históricos «Prof. Carlos S. A. Segreti»*, (8), 85-106. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/anuarioceh/article/view/23196>
33. Lázzaro, S. (2012). El desarrollismo y el problema agrario durante las décadas de 1950 y 1960. *Secuencia*, (84), 127-160. <https://secuencia.mora.edu.mx/Secuencia/article/view/1171/1060>
34. Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

35. Livingstone, D. (2003). *Putting science in its place. Geographies of Scientific Knowledge*. The University of Chicago Press.
36. Lois, C. (2014). *Mapas para la nación. Episodios en la historia de la cartografía argentina*. Biblos.
37. López Pascual, J. (2016). *Arte y trabajo. Imaginarios regionales, transformaciones sociales y políticas públicas en la institucionalización de la cultura en Bahía Blanca (1940-1969)*. Prohistoria.
38. López Pascual J. (2020). Mapas de un futuro posible. Artefactos visuales en la construcción de una representación proyectiva sobre la Patagonia argentina (Bahía Blanca, 1940-1970). *Anales de Historia del Arte*, 30, 93-119. <https://doi.org/10.5209/anha.72175>
39. López Pascual, J. (2021a). Hacer la Patagonia visible. Producción y circulación de las figuras de paisajes en la configuración de un proyecto de hegemonía regional (Bahía Blanca, 1940-1970). *Cuadernos de Historia del Arte*, (37), 27-85. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/cuadernohistoarte/article/view/5133>
40. López Pascual, J. (2021b). La producción de conocimientos como territorio de debate regional: Bahía Blanca frente a la creación de la Universidad Nacional de La Pampa (1958). En F. Martocci y M. Lanzillotta (Eds.), *Universidades en clave regional. Estudios de caso y escalas de análisis en la Argentina (segunda mitad del siglo XX)* (pp. 71-103). Prohistoria/Editorial de la Universidad Nacional de La Pampa.
41. López Pascual, J. (2023a) El viajar es un placer. Sociabilidad cultural, turismo y visualidad en la relación de Bahía Blanca con la norpatagonia (1938-1943). *Coordenadas*, 10(2), 22-44. <http://www2.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/erasmus/article/view/1550>
42. López Pascual, J. (2023b). El traje nuevo de la ciudad. Visualidad, expansión comercial y modernización urbana en Bahía Blanca en las páginas de *Panorama* (Argentina, 1950-1960). *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 27(2), 47-90. <https://doi.org/10.35588/rhsm.v27i2.5591>
43. López Pascual, J. (2023c). La instantánea del debate. Estrategias y prácticas de sociabilidad de Bahía Blanca en el proceso socioeconómico del sudoeste bonaerense (Argentina, 1949). *Estudios del ISHiR*, 13(36), 1-28. <https://doi.org/10.35305/eishir.v13i36.1725>
44. López Pascual, J. (2024a). Cultura científica, producción de conocimiento e intereses regionales: la gestión de la información en el contexto de las políticas

- desarrollistas (Bahía Blanca, 1962-1976). *Palabra Clave*, 13(2), 1-20. <https://doi.org/10.24215/18539912e215>
45. López Pascual, J. (2024b). "El grito de Bahía Blanca". Asociacionismo regional y modernización socioeconómica desarrollista en el sur de la provincia de Buenos Aires (1957-1962). *Mundo Agrario*, 25(60), 1-21. <https://doi.org/10.24215/15155994e252>
46. López Pascual, J. (2025a). Modernización socioeconómica, cultura científica y relato del pasado regional: la Junta de Estudios Históricos de Bahía Blanca (1966-1970). *Travesía*, 25(2), 71-94. <https://travesia.ct.unt.edu.ar/article/view/416>
47. López Pascual, J. (2025b). Apuntes para una historia cultural de lo económico. De la cultura visual a los factores productivos (Bahía Blanca, mediados del siglo XX). En O. D'Amico Arceo (Comp.), *Actas Digitales XVIII Jornadas de Economía Crítica y VII Jornadas de Economía Feminista*. Bahía Blanca, 17, 18, 19 y 20 de septiembre, pp. 76-94. <https://www.sociedadeconomiacritica.org/wp-content/uploads/2025/11/Actas-JEC-XVIII.pdf>
48. López Pascual, J. (2025c). Territorio de conflicto. Estrategias asociativas, planificación y modernización socioeconómica en el sudoeste bonaerense (1947-1968). En J. López Pascual y J. Marcilese (Coords.), *Entre lo político y lo público. Sociabilidades bonaerenses durante el siglo XX* (pp. 251-284). Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
49. López Pascual, J. (2026, 6-8 de mayo). El Congreso Nacional de Puertos del Interior y Zonas Confluentes. Apuntes de investigación [ponencia]. *I Workshop Internacional "Ciudades y Espacios Portuarios en Diálogo"*, Bahía Blanca, Argentina.
50. Marengo, S. (2006). Los comerciantes bahienses y sus prácticas como agentes urbanos. *Revista Universitaria de Geografía*, 15(1), 117-138. https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1852-42652006000100006&lng=es&nrm=iso&tlng=es
51. Martocci, F. y Lanzillotta, M. (Eds.). (2021). *Universidades en clave regional. Estudios de caso y escalas de análisis en la Argentina (segunda mitad del siglo XX)*. Prohistoria/Editorial de la Universidad Nacional de La Pampa.
52. Michelini, J. (2015). Regadío y colonización social en la provincia de La Pampa. Elementos para un análisis crítico. En M. Sili, A. Kozel y R. Bustos Cara (Coods.), *La región del Colorado: historia, cultura y paisaje en la frontera* (pp. 103-109). Fundación ArgenINTA.

53. Otero, J. A. (1965). *Los terratenientes derrotaron al gobernador Alende. CONFISUR, CORFO y la Reforma Agraria*. Instituto Amigos del Libro Argentino.
54. Prebisch, R. (1949). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Organización de las Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/items/988a0376-ec47-4490-a953-9adfeb228e03>
55. Prebisch, R. (1954). *La cooperación internacional en la política de desarrollo latinoamericana*. Organización de las Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/items/12d30082-b873-4716-aefd-7768df13e107>
56. Raffestin, C. (2019). *Pour une géographie du pouvoir*. ENS Éditions. (Original publicado en 1980). <https://doi.org/10.4000/books.enseditions.7627>
57. Raj, K. (2007) *Relocating modern science. Circulation and the Construction of Knowledge in South Asia and Europe, 1650–1900*. Palgrave-Macmillan.
58. Ribas, D. (2008). *Del fuerte a la ciudad moderna: imagen y autoimagen de Bahía Blanca* [Tesis de doctorado no publicada]. Universidad Nacional del Sur.
59. Rodríguez Vázquez, F. y Rougier, M. (Coords.). (2024). *Estudios regionales sobre las industrias argentinas*. Lenguaje Claro.
60. Romero, J. L. (2010). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Siglo XXI.
61. Salvatore, D. (Comp.). (2005) *Culturas imperiales*. Beatriz Viterbo.
62. Salvatore, D. (Comp.). (2008). *Los lugares del saber*. Beatriz Viterbo.
63. Secord, J. (2004). Knowledge in transit. *Isis*, 95(4), 654-672. <https://www.jstor.org/stable/10.1086/430657>
64. Silva, H., Godio, G., Cernadas, M., Cignetti, A. M., Güenaga, R. y Valenzuela, E. (1972). *Bahía Blanca una nueva provincia y diversos proyectos para su capitalización*. Universidad Nacional del Sur.
65. Vessuri, H. M. C. (1996). La ciencia académica en América Latina en el siglo XX. En J. J. Saldaña (Comp.), *La historia social de las ciencias en América Latina* (pp. 437-479). Porrúa.