

Dar la espalda al mar. El proceso de transformación de Ingeniero White entre 1968-1971 (Bahía Blanca, Argentina)

Turning our backs to the sea. The transformation process of Ingeniero White between 1968-1971 (Bahía Blanca, Argentina)

María Laura Langhoff

Licenciada en Historia. Doctoranda en Geografía. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur. Calle 12 de Octubre esquina San Juan, 4° piso, 8000 Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, laura.langhoff@outlook.com, ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1534-9534>

Recibido: 10 de marzo 2021 || Aprobado: 27 de octubre 2021

Resumen

El presente trabajo es el resultado de una investigación sobre las profundas transformaciones que atravesó el sector costero de la localidad portuaria de Ingeniero White, localizada en el partido de Bahía Blanca, entre los años 1968-1971. Dicho puerto es el tercero de importancia dentro del país, desde allí se exporta gran parte de la producción de la pampa húmeda. No obstante, la planificación del polo petroquímico supuso la intervención a nivel local del capital transnacional, la pérdida definitiva de un contacto estrecho entre la comunidad local y el mar junto a la transformación urbana y social de la localidad de Ingeniero White. Los objetivos propuestos se orientan a comprender las interrelaciones entre la comunidad y el entorno natural, y comprender cómo se produjo la fragmentación en dicha interacción a través de la intervención del capital privado facilitado por un contexto político favorable. Los resultados obtenidos confirman que en este lapso de tiempo se produjeron cambios sustanciales en el sector costero bahiense. La metodología utilizada es de carácter cualitativo, consistente en la recopilación y revisión crítica de fuentes primarias (informes gubernamentales, prensa y fotografía) y elaboración de entrevistas a informantes claves. Como conclusión se destaca el impacto de las políticas desarrollistas que produjeron disrupciones en la comunidad local a nivel socio ambiental.

Palabras clave: Polos de desarrollo; Transformaciones socioterritoriales; Planificación del desarrollo

Abstract

This paper is the result of a research on the deep transformations that the coastal sector of the port town of Ingeniero White, located in the Bahía Blanca district, underwent between 1968-1971. This port is the third most important in the country, from where a large part of the production of the humid pampas is exported. However, the planning of the petrochemical pole implied the local intervention of transnational capital, the definitive loss of a close contact between the local community and the sea together with the urban and social transformation of the town of Ingeniero White. The proposed objectives are oriented to understand the interrelationships between the community and the natural environment; and to understand how the fragmentation of this interaction occurred through the

Cita sugerida: Langhoff, M. L. (2022). Dar la espalda al mar. El proceso de transformación de Ingeniero White entre 1968-1971 (Bahía Blanca, Argentina). *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (31), 113. <https://doi.org/10.37838/unicen/est.31-209>



Este trabajo está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

intervention of private capital facilitated by a favorable political context. The results obtained confirm that in this period of time substantial changes took place in the coastal sector of Bahía. The methodology used is qualitative, consisting of the collection and critical review of primary sources (government reports, press and photographs) and interviews with key informants. As a conclusion, the impact of developmentalist policies that produced disruptions in local communities at the socio-environmental level is highlighted.

Keywords: Development poles; Socioterritorial transformations; Development planning

INTRODUCCIÓN

Las formas por las cuales opera el capital en el ámbito urbano generan circuitos territoriales de mayor o menor gravitación socioeconómica, donde se establecen diversas relaciones de poder por medio de las cuales los actores implicados buscan el acceso, apropiación y control de determinados recursos existentes en el área.

En el caso de la ciudad de Bahía Blanca, su espacio costero comprendido por la localidad de Ingeniero White y sus puertos activos (el homónimo y Puerto Galván) (figura 1), constituye desde sus orígenes el principal circuito territorial de valorización del capital. A la vez, el mismo ha sido por décadas un área de contacto entre la comunidad y el entorno natural marítimo, dado el acceso a espacios públicos que permitían la socialización con el medio ambiente natural y con la actividad pesquera artesanal.

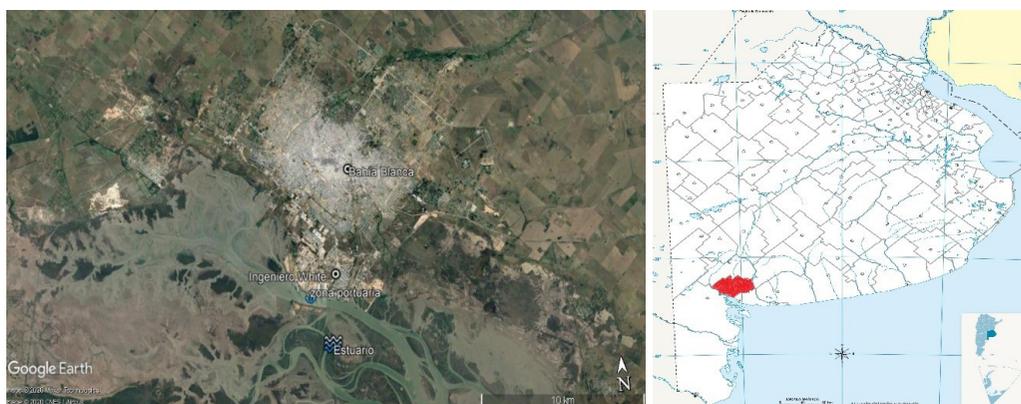


Figura 1. Localización del área de estudio

Fuente: elaboración personal sobre la base de Google Earth e IGN (2020)

Este sector urbano se fue conformando influido por los distintos modelos de acumulación que se dieron en el país. La propia lógica de cada modelo, supuso la transformación del espacio, situación que progresivamente fue colisionando con los intereses de la comunidad residente por el uso del entorno natural marítimo.

Se entiende como modo de acumulación en el encuadre del sistema capitalista, a la articulación entre un determinado proceso de desarrollo económico y un marco institucional en el que intervienen aspectos legales, culturales y normativos. El empleo de esta noción como herramienta analítica, permite diferenciar períodos históricos o recortes espaciales en donde la acumulación adquiere características específicas (Galafassi, 2011).

En el caso de Ingeniero White, fue entre los años 1968 y 1971 y bajo el patrón de acumulación desarrollista, la época en que se evidenció una mayor presión industrialista limitante de la relación comunidad-naturaleza. Precisamente, este es el marco temporal en el que se encuadra la investigación. En tal sentido, el objetivo general que direcciona este trabajo apunta a examinar desde el enfoque de la ecología política, la relación sociedad-naturaleza en el área de Ingeniero White-Bahía Blanca, con el propósito de analizar el impacto que causaron las diferentes políticas implementadas para el desarrollo industrial y modernización de la infraestructura portuaria. Las alteraciones que atravesó a partir de ese lapso temporal este sector de la ciudad, repercutieron en la vida socioambiental, cultural y económica de la población de Ingeniero White.

Al respecto, se plantea la necesidad de abordar la transformación del espacio costero desde la historia, incorporando nuevos elementos como el medio ambiente y la comprensión de la relación comunidad-naturaleza a nivel local. Esta tarea demanda realizar una lectura sobre el proyecto desarrollista y el rol de la ciudad y su entorno dentro de dicho modelo desde un enfoque socioambiental. En este caso, los lineamientos teóricos que seguimos se fundamentan en la historia ambiental y, principalmente, en la ecología política, sin dejar de lado los aportes de la geografía crítica.

La historia ambiental puede ser entendida desde la perspectiva de las ciencias naturales como espacio para comprender el desarrollo de las distintas formas de vida, en tanto desde las ciencias sociales lo novedoso radica en que se incluye a la sociedad y su interacción con la naturaleza. Para el historiador Héctor Alimonda consiste en

el estudio de las interacciones entre sociedades humanas y el medio natural a lo largo del tiempo, y de las consecuencias que de ellas se derivan para ambos, incluyendo las interacciones naturales mediadas por los humanos, y las interacciones humanas mediadas por la naturaleza. (Alimonda, 2011, p. 32)

Mientras que para el investigador anglosajón Donald Worster (2008), la historia ambiental se refiere al papel de la naturaleza en la vida humana. Al respecto, plantea tres grupos sobre los que indaga la disciplina: los aspectos orgánicos e inorgánicos de la naturaleza; el dominio de lo socioeconómico cuando interactúa con el medio ambiente, aquí se tienen presentes las configuraciones de poder; y el nivel intangible en el que se consideran las interacciones entre los grupos humanos y la naturaleza.

El campo de la ecología política tiene una estrecha relación con la historia ambiental, dado que se dedica al abordaje de las cuestiones políticas de aquella. Esta línea de trabajo se comenzó a desarrollar en la década de 1970, siendo en la actualidad un nuevo espacio de análisis crítico de las socio-naturalezas dentro de las ciencias sociales. El ambiente es el escenario donde se producen diversas relaciones de poder por medio de las cuales los actores implicados buscan acceder a determinados recursos, su apropiación y posterior control (Palacio, 2006). Alimonda define la ecología política como:

el estudio de las articulaciones complejas y contradictorias entre múltiples prácticas y representaciones (incluyendo diferentes sistemas de conocimiento y dispositivos topológicos), a través de los cuales diversos actores políticos, actuantes en iguales o distintas escalas (local, regional, nacional, global) se hacen presentes, con efectos pertinentes y con variables grados de legitimidad, colaboración y/o conflicto, en la constitución de territorios y en la gestión de sus dotaciones de recursos naturales. (Alimonda, 2011, p. 46)

En las últimas décadas, en el contexto iberoamericano se han desarrollado diferentes lecturas y análisis dentro de este campo, algunos de los cuales provienen desde la

economía ecológica (Martínez Alier, 1997) y desde la geografía (Del Moral Ituarte et al., 2015; Murray, 2014). Para el caso sudamericano la ecología política se convierte en un instrumento de análisis crítico que permite exponer las consecuencias de los procesos extractivistas que atraviesan históricamente los territorios (Machado Aráoz, 2012; Escobar, 2010, 2016; Terán Mantovani, 2014; Merlinsky, 2013, 2016, 2020).

En base a lo expuesto, desde la ecología política es posible interpelar los conceptos de naturaleza, lugar, capital y desarrollo, para poder comprender cómo se habilita la producción de una serie de transformaciones en un período temporal breve. Dichos conceptos están impregnados de la significación que les otorgó la modernidad como período en el cual se consolidó el sistema de producción capitalista y la expansión colonial sobre los continentes por parte de las potencias europeas. La consecuente mercantilización de la naturaleza y las culturas extraeuropeas, condujeron a un silenciamiento y encubrimiento de identidades y ontologías que comprenden la vida desde otras perspectivas, imponiendo un modelo hegemónico socioeconómico y político de raigambre occidental.

En tal sentido, los actores que intervienen en estas transformaciones a nivel local, tanto a fines del siglo XIX como en gran parte del siglo XX y, específicamente, en el período que comprende el trabajo, son tanto el Estado (niveles nacional, provincial y municipal), como los grandes capitales y sus inversiones. Las mismas, de acuerdo al período histórico, se orientaron a la construcción de infraestructura ferro-portuaria, como en el caso del capital inglés; o la instalación de industrias ligadas a la petroquímica, para el caso del capital norteamericano.

A continuación, se expone la metodología utilizada, luego se aborda el espacio costero que fue intervenido, analizando su importancia para la comunidad local y lo que implicó su pérdida. Seguidamente se describe la función e importancia del puerto como centro organizador del espacio costero desde finales del siglo XIX. Por último, se aborda cómo el capital privado en connivencia con políticas nacionales asentadas en el desarrollismo, contribuyeron a la fragmentación de la relación socioambiental entre la comunidad local y el entorno marino.

METODOLOGÍA

La estrategia metodológica utilizada es de carácter cualitativo, acorde con los intereses de la investigación, donde, siguiendo a Kornbilt

nos ubicamos en el paradigma de la comprensión y no de la explicación. Esto equivale a plantear que los científicos sociales conocen lo que estudian a partir de sus posibilidades de recrear lo que los individuos y grupos sociales piensan, creen y sienten. (Kornbilt, 2007, p. 9)

Este trabajo involucra diferentes actores como la comunidad, el Estado e industrias, por lo que se recurre a la triangulación de datos para el análisis de las fuentes. Esta es una estrategia de investigación que permite la puesta en diálogo de una serie de diversas fuentes de datos en base a criterios espacio-temporales y el objeto de estudio (Alzás García et al., 2016). En este sentido, el *corpus* documental sobre el que se trabajó consistió en: entrevistas; documentación oficial producida por el Estado en la década de 1960 relacionada con las planificaciones desarrollistas en las que se incluía a Bahía Blanca y la prensa local, representada por el diario La Nueva Provincia; en este caso se rescataron las notas dedicadas a los intereses de la compañía Dow Chemical (figura 2).

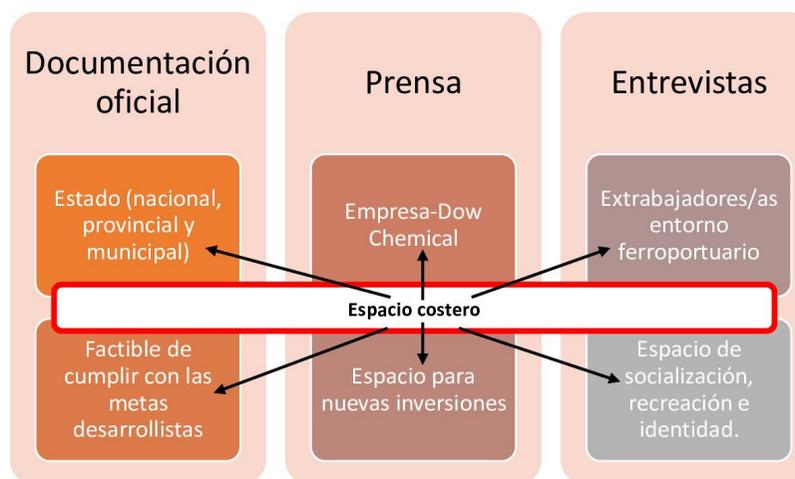


Figura 2. Esquema de trabajo con las fuentes en base a la triangulación de datos
Fuente: elaboración personal

El trabajo con las fuentes se organizó de la siguiente manera. En principio se trabajó con la documentación oficial, se utilizaron aquellas fuentes donde se expusieron cuáles eran los intereses del gobierno nacional y provincial sobre Bahía Blanca en cuanto a las potencialidades del sector portuario y costero para impulsar inversiones y transformaciones económicas acordes con el enfoque desarrollista en boga. Los mismos al ser efectuados bajo un gobierno militar (1966-1973) y siendo planes que debían concretarse, tienen una estructura y un orden en el que se priorizan aspectos económicos, estratégicos, políticos y sociales. Entre estos se prestó especial atención a aquellos relacionados con la economía y la sociedad, incluso en algunos apartados abordan brevemente cuestiones relacionadas con el espacio natural. Los documentos trabajados fueron: “Bahía Blanca, polo de desarrollo”, publicado por el Ministerio de Economía; el diagnóstico preliminar “Bahía Blanca polo de desarrollo”, consistente en dos tomos publicados en el año 1971; los folletos integrados en cuatro tomos de la Asesoría Provincial de Desarrollo, “Planificación del desarrollo en la provincia de Buenos Aires, 1966-1970” y el plan de desarrollo para Bahía Blanca de los años 1970-1971.

Seguidamente se trabajó con la prensa, se tomó al diario La Nueva Provincia como un actor de influencia y exponente del sector de poder económico, social y político de la sociedad local, en el momento en que se planifica y producen los cambios en el entorno costero. En sus páginas se encuentran tanto referencias a las decisiones políticas en marcha, las futuras inversiones de capitales privados, como información de los lugares de acceso de la población para tener contacto con el mar (balnearios básicamente). De este modo, en el análisis se prestó especial atención a las notas publicadas entre los meses de enero de 1968 a diciembre de 1971. Allí fue posible identificar en la sección central del diario, notas dedicadas a las inversiones de Dow Chemical, como así también posturas y reacciones de los sectores económicos y políticos locales. También editoriales donde se impulse la radicación de esta multinacional.

Por último, se efectuaron once entrevistas semiestructuradas a residentes whiteneses y bahienses que fueron testigos del proceso de cambio costero. Los mismos fueron seleccionados a través de su vinculación con los lugares de trabajo en el puerto, en el ferrocarril y en el ámbito pesquero artesanal, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres. Para ello se entrevistaron personas mayores de cincuenta y cinco años, de

ambos sexos, residentes de Bahía Blanca e Ingeniero White, de diversa condición social. Se elaboraron preguntas concisas orientadas a conocer el tipo de relación que tenían las personas con el mar, la presencia cotidiana del puerto. Se hizo especial hincapié en la relación que existía entre el espacio natural de acceso público, los balnearios, y las actividades que se realizaban en simultáneo en el sector portuario. Se apeló a la memoria por lo que se dejó al entrevistado exponer sus vivencias. Se buscó que hayan tenido relación cotidiana o frecuente con el entorno portuario y el área costera, ya sea tanto por trabajo como por recreación.

INGENIERO WHITE. CONSTRUCCIÓN DEL “LUGAR” EN INTERACCIÓN SOCIO-NATURALEZA

El concepto de lugar contiene una riqueza mayor, puesto que considera los procesos históricos y las estrategias que se han dado desde los sujetos para crear su sentido de identidad. Precisamente, reconocerse parte de un lugar, supone establecer lazos de asociación únicos, ligados a la experiencia, la historia particular y familiar y una forma de comprender el mundo. Desde un enfoque de la geografía humanista, el lugar contiene una carga simbólica y afectiva, puesto que a través de él se construyen las identidades grupales y subjetivas (Souto y Benedetti, 2011). En esta línea, Yi Fu Tuan (1974), relaciona al lugar con la experiencia, es decir, las formas en que el hombre se relaciona con el entorno por medio de su cuerpo y emociones. De allí que hable de topofilia, la sensación de afinidad que se genera con determinados lugares.

En el enfoque de la geografía crítica, dos de sus referentes, Harvey (1996) y Massey (1991), complejizan el término, puesto que consideran las alteraciones que supone el capitalismo en las articulaciones entre los lugares y el marco global. En ambos casos destacan las condiciones de reproducción de los lugares y su característica de ser dinámicos, pues se producen y construyen de acuerdo a las condiciones históricas, económicas y políticas (Ramírez Velázquez y López Levi, 2015). En diálogo con estos dos enfoques, el humanista y el crítico, el lugar puede definirse como:

la construcción de la habitación como parte del capital fijo que se asienta en el espacio, que sigue ciclos de reproducción y se contrapone con el lugar que se interconecta con una visión humanista, concibiéndolo como estático, limitado y seguro, generando al interior un sentido de comunidad que da identidad a quienes viven en ella. (Ramírez Velázquez y López Levi, 2015, p. 170)

En tanto, desde la perspectiva de la ecología política, para Arturo Escobar (2010), el lugar adquiere significación como espacio de la resistencia. Este autor considera que el lugar es el escenario donde se exponen las estrategias que pueden ser de “localización, por parte del capital, el estado y la tecnología”, o también de localización, pero por parte “de las comunidades y los movimientos sociales” (Escobar, 2010, p. 49). En el primer caso el impacto del ingreso de inversiones y decisiones desde órganos ejecutivos de gobierno generan, casi siempre, un efecto deslocalizador en los lugares. En tanto, en las estrategias que parten desde la comunidad, se tiende a una interrelación estrecha con el lugar, por ello el autor antes citado, habla de estrategias basadas-en-lugar, permitiendo de este modo la articulación con otras redes y actores.

De esta forma, el lugar es escenario de luchas, resistencias o negociaciones ante las transformaciones. En las últimas décadas el avance de distintas políticas económicas y del capital extranjero, han creado una escisión al interior de los lugares incorporados a nuevos espacios de producción. Uno de los impactos ha sido la pérdida del arraigo entre la comunidad y su entorno con el que definían parte de su identidad.

En el caso de Ingeniero White, desde el momento en que se comenzó a conformar el puerto y se asentó población, se fue creando una comunidad con fuertes lazos en el marco del trabajo portuario y de la pesca artesanal. A su vez, por la proximidad con la costa, el contacto con el medio natural marino era casi constante, generándose espacios para la socialización y la recreación. En este sentido, se destaca una época de prosperidad que abarca desde la conformación del poblado portuario, hasta las décadas de 1960-1970, período en el que alcanzó su mayor dinamismo.

En la historia de la localidad de Ingeniero White, es posible identificar distintos momentos en los que se produjeron transformaciones en el frente costero. Es así que con la llegada de las inversiones inglesas a finales del siglo XIX para la construcción del nodo ferro-portuario, junto al arribo de inmigrantes que se asentaron allí, se produjo el primer proceso de transformación intensa del sector costero. En este sentido, algunos de los entrevistados manifestaron la sensación de desolación que les producía a sus padres, nacidos en Europa, ese espacio inmenso que abarcaba la llanura de las islas aledañas al puerto. No obstante, con el transcurso de los años, el frente marítimo adquirió una importancia trascendental dentro de la vida whitense y bahiense, ya que no destacó solo por su importancia económica y comercial (el puerto fue punto de salida de la producción de gran parte de la pampa húmeda), sino también, por el uso social que se efectuó de determinados sectores costeros que permitieron una interacción directa con el mar. Esto sucedió con los balnearios, pequeños espacios localizados entre las instalaciones portuarias y ferroviarias, que eran utilizados como espacios de recreación por la comunidad whitense y bahiense en verano.

Estos balnearios eran espacios agrestes que no contaban con servicios, salvo excepciones como los balnearios Galván, Colón y Maldonado. En todos los casos cumplieron una función recreativa de relevancia. Debido a las condiciones naturales de estuario (Perrillo, 2004), las playas no poseen arena, sino que consisten en cangrejales. Los mismos actuaron como puntos de encuentro entre la comunidad y el mar, para los vecinos que acudían en verano eran

lugares compartidos por todos (...) Eran puntos de encuentro, la gente que vivía en el sector veía que venía la marea y se iba, se bañaba y... sí, así fue surgiendo todo viste. Ver el mar, qué mejor que ir y estar disfrutando de esa agua. (Ida Muhamad, comunicación personal, abril de 2011)

En este sentido existió una apropiación de estos rincones costeros por parte de la comunidad y una adaptación a las condiciones naturales y del paisaje marítimo que requirió de la acción del tiempo. Hubo una acción comunitaria espontánea por acercarse y bañarse en las aguas de la ría ante los tórridos veranos y el agotamiento físico luego de jornadas de trabajo. Estos sectores sirvieron como espacios de ocio y de consolidación de relaciones ciudadanas donde los vecinos podían interactuar con el entorno marino, convirtiéndose en bienes comunes.

Los balnearios se caracterizaron por conservar parte de los rasgos naturales del paisaje: la presencia de bosquecillos de tamariscos que brindaban sombra en verano, los sectores con rocas y la necesidad de meterse en el cangrejal para poder llegar a los sectores con agua cuando la marea estaba baja, lo que obligaba a interactuar con la fauna marina típica del lugar, como los cangrejos y moluscos, junto al ambiente característico de humedal sujeto a los ascensos diarios de las mareas.

En las entrevistas se mencionan con frecuencia dos de aquellos balnearios: Galván y la "Usina". El balneario Galván es uno de los más recordados, surgió en el año 1929 y

en el año 1949 comenzó a administrarlo la municipalidad de Bahía Blanca. El Estado empezó a gestionar un espacio de contacto con la naturaleza, al advertir su importancia para la comunidad quien lo incluyó dentro de sus itinerarios cotidianos. Para el Estado, el frente costero se identifica ante todo con su función portuaria, mientras que para la comunidad whitense, principalmente, es la conjunción de trabajo, sociabilidad y descanso, es en suma, su lugar. Este balneario era el más organizado dentro del área, contaba con cantina, pista de baile, vestidores y el gran atractivo era la playita de arena especialmente dispuesta. La prensa local dio cuenta de la actividad de este balneario en diversas notas durante la temporada estival. El diario La Nueva Provincia hace referencia al aspecto que tenía el balneario Galván a inicios de 1969

Contra el horizonte y hacia el lado de Ingeniero White se destaca, a veces el humo de algún buque... se escucha el ruido de la máquina, se va la prisa ostentosa con que trabajan los remolcadores. En la playa, suave, de arena, niños y adultos comparten la delicia del agua que se caldea (...). Carpas de colores, el trepidar del tren de las 15,17 que llega a la playa... la tarde, descansada y fresca, transcurre lentamente en Galván... (La Nueva Provincia, 1969)

Este fragmento se ilustra en una fotografía de dicho medio periodístico, donde se aprecia un paisaje costero actualmente inexistente (figuras 3 y 4).



Figura 3. Sector balneario Galván
Fuente La Nueva Provincia (1969)

Al pie de esta fotografía del balneario Galván, se describe la situación retratada:

Ni Saint Tropez, ni Miami Beach, ni Punta del Este... Sino tan sólo Galván. Pero que para los bahienses es muy querido porque es parte de la vida misma de la ciudad que crece. Amarrado al muelle un buque, un petrolero; solo uno, ahora... puede que en el futuro se vean más... (La Nueva Provincia, 1969)

La cita representa la imagen que se tenía del sector costero, una zona dinámica que ofrecía distintas experiencias de contacto de la comunidad con el mar y las actividades diarias que allí se desarrollaban, generando una experiencia de apropiación única, que integraba a quienes se acercaban allí, al paisaje costero.

La “Usina” se localizaba a un costado de la Usina General San Martín. La usina extraía agua de la ría para enfriar las calderas, que era devuelta con mayor temperatura y la aprovechaban los bañistas. Al respecto, quienes lo frecuentaban recuerdan

Bueno entonces ahí era todo playa, eso como ser era todo playa. La Usina ahí donde está el castillo, de ahí salía el agua. Los muchachos habían hecho unos piletones con piedras, todo con piedras, y el agua salía calentita y limpiita, el agua. Así que aunque no estuviese la marea, uno se podía bañar ahí, o sea que el piletón ese contenía

el agua. Y cuando venía la marea no te digo, era todo de la Usina, hasta lo último era todo playa... nosotros no le decíamos playa, le decíamos la marea, y ahí donde está la Usina le decíamos “vamos a bañarnos a la Usina”. (Ida Muhamad, comunicación personal, abril 2011)

Este balneario agreste fue utilizado, mayormente, por los habitantes de Ingeniero White. Su proximidad al barrio Saladero o Boulevard (por el Boulevard Juan B. Justo) lo transformó en parte de la identidad whitense

Como un lugar de White, sí, era la Usina, era “El” balneario, por ejemplo yo tenía mi amiga que vivía acá casa por medio, los abuelos vivían en la primer casa, muchas veces subía la marea y el agua la tenían adentro de la casa. Y ellos la referencia que tenían “Vivimos en el...¿Dónde viven tus abuelos?, en el balneario de White”, por que vivían en la primer casa ahí. (Olga Maria del Pozo, comunicación personal, febrero de 2012)



Figura 4. Sector costero actualmente sin acceso público, por expansión de sector portuario e industrial
Fuente: fotografía de la autora. Año 2014

La presencia del edificio de la Usina, conocido como “el castillo” le otorgaba un aspecto singular con el entorno marino. Esta zona dentro del perímetro urbano fue una de las más castigadas con las mareas bruscas que provocaron varias inundaciones. El barrio más comprometido era Boulevard, donde la mayoría de los vecinos contaban con escasos recursos, sustentándose con el trabajo en el puerto y el ferrocarril. El avance de las aguas se contuvo, en los años posteriores, con la realización de distintas obras ligadas a las inversiones portuarias. Sin embargo, progresivamente fueron trazando una línea divisoria entre los vecinos y el entorno natural.

Al respecto, es posible inferir la construcción de una “barrera” entre los vecinos y el mar. El término barrera se toma de la geografía (Bróndolo, 1994) y nos es útil para plantear la transformación de un sector dinámico socialmente dentro del entramado urbano que, contrariamente a lo que podría suponerse, con la realización de más inversiones y revalorización de ese espacio por el capital, acabó convirtiéndose para la comunidad local en un sector ajeno. Este proceso de exclusión se profundizó en las décadas siguientes al período de estudio, con el avance de las políticas neoliberales y privatizadoras que facilitaron la ocupación del sector costero.

En las entrevistas se hace evidente la relación que existía entre quienes vivían en Ingeniero White y el entorno marítimo, lo cual permite recrear una imagen acabada de la

vida cotidiana que tenían los habitantes hasta mediados de la década de 1960. Precisamente, la asociación entre el barrio y el entorno marítimo en este caso fue muy fuerte

Uno vivía en ese sector, y yo nací en Boulevard, ¿no? Y uno lo disfrutaba a su manera, o sea cuando nos bañábamos, pero también por ahí teníamos el contra cuando venían semejantes mareas y no podíamos salir o estar, era todo barro, estaba mojado (...) Era todo barro, pero como yo te digo, pisábamos barro pero éramos felices. (Ida Muhamad, comunicación personal, abril de 2012)

Yo vivía en Boulevard, viste, mirá vos hasta que... yo cuando mi marido salía a navegar, que se iban a Riacho todas las lanchas, yo lo veía cuando él se iba, de mi casa, ¡y ahora no se ve nada!... ¿Por qué? Por que están las empresas. (Stelle Morigia, comunicación personal, abril de 2012)

La playa acá de la Usina, la popular, esta playa, que acá todos los que estamos acá, todos estuvimos presentes, la conocemos todos de chico, toda la gente de Boulevard, de White, todo. Era famosa la playa de la Usina, “¿Dónde vas a bañarte? A la Usina”, “¿Dónde vas? A la Usina”, era preciosa. Sí, sí. (Pedro Cavallero, comunicación personal, abril de 2012)

La utilización de estos espacios comenzó a mermar a finales de la década de 1960 e inicios de la década siguiente. El factor que influyó fue el avance industrial y las reformas portuarias. La riqueza de los testimonios permite comprender la interrelación que se dio a nivel comunidad con la ría. Estos espacios fueron, de alguna manera, la concreción de los distintos proyectos para tener un balneario popular que se elaboraron a lo largo del siglo y bajo distintos gobiernos. El proyecto más recordado es el del intendente Agustín Arrieta, quien en la década de 1930 propuso la concreción de un balneario popular donde se encuentra la Usina General San Martín, el cual no se concretó de forma oficial pero sí por iniciativa popular.

EL PUERTO COMO ORGANIZADOR DEL ESPACIO COSTERO

La importancia del puerto tanto en los relatos orales, como en las fuentes de prensa y oficiales utilizadas, es trascendental. En algunos casos es el centro de la memoria, en torno suyo se articulan las vivencias del mundo del trabajo y la valoración del entorno marítimo y regional que se tenía desde ahí.

En la historia portuaria se identifican tres etapas que abarcan hasta el período temporal de estudio. La primera se inicia con la creación de la Fortaleza Protectora Argentina en 1828 y la construcción de un amarradero de condiciones precarias. Desde entonces hasta casi fines de siglo cumplió una función de puerto de cabotaje, con embarcaciones de medianas dimensiones para el abastecimiento de la incipiente población.

Entre 1884-1885 en el contexto de la consolidación del Estado nacional y con la incorporación de un modelo de acumulación extractivista, el agroexportador, el país se integró en el sistema internacional en el marco de la expansión imperialista. El papel de Argentina como exportadora de materias primas y la revalorización de la zona pampeana, junto a las tierras obtenidas en la campaña roquista, transformaron a Bahía Blanca en uno de los enclaves para la inversión inglesa que se orientó a la construcción de infraestructura portuaria. De este modo, con el Ferrocarril del Sud se construyó el muelle de hierro, luego la empresa Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste construyó Puerto Galván (destinado a exportación de cereales y lanas), convirtiéndose en un puerto de ultramar. A partir de entonces el entorno costero comenzó a sufrir alteraciones de alto impacto, produciéndose asimismo la conformación del núcleo urbano de Ingeniero White.

El predominio inglés continuó hasta la década de 1940, sin embargo, en la década de 1930 bajo el flagelo de la crisis mundial, el Estado como actor dinamizador, cobró protagonismo. De estos años datan las obras del Puerto Nacional (localizado entre Ingeniero

White y Puerto Galván); la creación de la Junta Nacional de Granos y de la Administración General de Puertos. En 1947 bajo el primer gobierno peronista, se expropiaron las inversiones inglesas (ferrocarriles, infraestructura portuaria). La presencia del Estado entonces fue contundente. Luego de la caída del gobierno peronista, en 1956, la Administración General de Puertos se transformó en el operador estatal de los puertos del país, con el rol de recaudador y patrocinador de tarifas. En esos años, también en el sector portuario, se encontraban presentes otros operadores como YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), la Junta Nacional de Granos y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (Rodríguez et al., 2000). A fines de la década de 1960, el puerto contaba con cinco elevadores en Ingeniero White y dos en Puerto Galván. Mientras que entre los cereales exportados figuran en primer lugar el trigo con 1.242.000 tn en 1968 y 1.212.113 en 1969, ubicándose por delante de los puertos de Buenos Aires y Rosario; además se exportaba avena, cebada, centeno, lino, girasol afrechillo y maíz. No obstante, en exportaciones e importaciones de productos en general, el puerto local se encontraba en tercer lugar respecto de Buenos Aires y Rosario (Ministerio de Economía, 1971).

Bajo estos tres períodos el puerto fue funcional al modelo agroexportador, dado que primó la exportación de los productos de una amplia zona de influencia del centro del país y norte patagónico, por lo que abarcaba desde cereales, frutas y hasta petróleo. De tal forma que, en los años 1968 y 1969, la salida por el puerto local fue de 6.862 y 434.000 tn respectivamente de petróleo y derivados, mientras que, para el mismo período, se exportaron 2.868 y 22.000 tn de gas licuado. En relación a frutas, en los mismos años pasaron por el puerto 120.856 y 176.485 tn respectivamente (Ministerio de Economía, 1971). Para el mercado interno, el puerto tuvo un función relevante en cuanto a la pesca artesanal, ya que contó con infraestructura de frío para la conservación.

En base a lo expuesto, se observa que el puerto es un espacio en el que confluyeron distintas esferas de poder, con fuerte presencia del capital internacional y del Estado. Pero esto no fue impedimento para que integre al repertorio de imágenes de la comunidad. A través de los testimonios, podemos entenderlo como un ámbito con subespacios de trabajo (Junta Nacional de Granos, ferrocarril, la pesca artesanal, las instalaciones de YPF), donde este adquirió distintas características como es el trabajo permanente (generalmente en ferrocarriles y la Junta Nacional de Granos), y el temporario que muchas veces devenía en “golondrina” (bolseros, estibadores, pescadores artesanales que no poseían su propia embarcación y aquellos que se trasladaban a trabajar al campo en épocas de cosecha). Además, también tenían su lugar las mujeres como obreras

Ahí yo trabajé también. Éramos cientos de mujeres que trabajábamos ahí, yo te estoy hablando del año... a ver, yo me casé en el 56... 54 ponele que yo trabaje, pero esto en el año 40 ya estaba la fábrica en Villa Rosas que después vino acá, ya funcionaba, entonces ahí éramos cientos de mujeres que trabajaban (...) era muy sacrificado (...) nosotras andábamos entre las bolsas llenas de pelusas y era un trabajo de ocho horas, tenías que entregar 3.600, 3.700 bolsas cosidas, porque en ese tiempo viste que estaban los bolseros, entonces estaba la máquina de bolsas que después llevaban al puerto para embolsar el trigo (...) Y sí, se pagaba bien y todo, pero era sacrificado, pero había trabajo como todo. El puerto igual, el puerto, los pescadores, la Junta de Granos ¡lo que era antes la Junta de Granos! (Ida Muhamad, comunicación personal, abril de 2011)

En estas décadas, la zona portuaria no fue un área cerrada, ya que se realizaban distintas actividades en simultáneo, tanto desde el trabajo como la recreación en sus diversas formas. Por otro lado, la sola mención de la palabra “puerto”, para los entrevistados, significa no solo el espacio físico de trabajo, sino el sector que permite la interacción con el mar.

Pescábamos, íbamos al muelle de hierro y capaz que un domingo había doscientos tipos pescando ahí en el muelle, todos sentados ahí con el equipo de mate y todo, carnada... (Pedro Cavallero, comunicación personal, abril de 2011)

Íbamos a Galván, íbamos a pescar a ese muelle, nunca pasó nada, nunca hubo una diferencia tan grande que nosotros nos bañábamos tranquilamente en esos sectores... y pescábamos, y no pasaba nada... nunca hubo problema... (Pedro Martos, comunicación personal, abril de 2011)

Recuerdo estar en la playita que decíamos de los pescadores, y decir "¡ay! Vamos que está entrando un buque"... venían los remolcadores con un barco grande, y bueno, era la novedad ir a ver ese barco que estaba entrando al puerto. Entonces las actividades eran en simultáneo. (Olga María del Pozo, comunicación personal, febrero de 2012)

El paisaje portuario comprendía las embarcaciones, las instalaciones y las islas aledañas al otro lado del canal de acceso

El paisaje era sí... agradable por que vos tenías bien un paisaje marino, o sea más contacto. Si vos estabas, por ejemplo, en la usina y mirabas hacia la derecha, tenías todo lo que es el Puerto Nacional, bueno con los barcos cerealeros, ya hacia la izquierda no porque en su momento no había nada, nada más la parte de humedal, donde se veía muy bien el curso de marea baja, marea alta... (Olga María del Pozo, comunicación personal, febrero de 2012)

El puerto ocupó una posición privilegiada dentro del discurso político local y regional en cuanto al desarrollo y el rol que debía cumplir Bahía Blanca en relación al sudoeste bonaerense y norte patagónico. A fines de la década de 1960, el puerto se transformó en un elemento clave dentro de los planes desarrollistas en el marco del gobierno de facto iniciado en 1966, de Juan Carlos Onganía, seguido por Roberto Levingston y Alejandro Lanusse. En ese entonces se planificaron una serie de polos de desarrollo articulados en base a una estructura administrativa, jurídica y de planificación.

Con el objetivo de llevar adelante los programas desarrollistas, el ejecutivo promulgó la ley n° 16.964, denominada Ley Nacional de Desarrollo, a través de la cual se creó el Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo. Este estaba compuesto, a su vez, por dependencias de carácter jerárquico: el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo) y su secretaría; las oficinas regionales de desarrollo; las oficinas sectoriales de desarrollo; los organismos estatales de información técnica y los entes de consulta y participación. Las funciones principales eran el diagnóstico, la planificación y la ejecución. En el caso de la provincia de Buenos Aires, se creó el Sistema Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo por decreto n° 3.880/66. Los organismos planificadores a nivel provincial tienen similitud con los de orden nacional: el CO.PRO.DE. (Consejo Provincial de Desarrollo); el AS.PRO.DE. (Asesoría Provincial de Desarrollo); el AS.MI.DE. (Asesoría Ministerial de Desarrollo) y las oficinas municipales de desarrollo.

Para impulsar el proyecto desarrollista en el interior del país, el territorio se dividió en ocho regiones: Patagonia, Comahue¹, Cuyo, centro, noroeste, noreste, pampeana y metropolitana. La provincia de Buenos Aires se encontraba distribuida dentro de las regiones pampeana, metropolitana y Comahue. Esta última abarcaba quince partidos

1 En 1960 se conformó la Comisión Especial para el Estudio del Desarrollo Integral de la Zona de Influencia de los ríos Limay, Neuquén y Negro, por resolución del Senado Nacional. El objetivo comprendía un área geográfica con una extensión de 310.000 km², que ya contaba con un avance mayor al resto de la Patagonia, en la cual ya existían núcleos dinámicos como zonas bajo riego e industrialización incipiente, lo cual potenciaba la influencia de estos en esas áreas. Esta propuesta se fue modificando en cuanto a qué territorios abarcaría, tanto es así que, en 1971, en el diagnóstico preliminar para la conformación de Bahía Blanca como polo de desarrollo, se incluyó a las provincias de Neuquén, Río Negro, parte de La Pampa y quince partidos de la provincia de Buenos Aires. Sin embargo, esta regionalización no llegó a consolidarse en el tiempo.

del suroeste bonaerense, entre ellos Bahía Blanca. En este proceso “el desarrollo debe ajustarse a las situaciones ecológicas y geopolíticas especiales de cada área” (Asesoría Provincial de Desarrollo, 1970).

Bahía Blanca debía ser el centro dinámico dentro de la nueva región Comahue y cumplir la función de nexo entre la zona pampeana y la Patagonia. En tal sentido, durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) se expuso esta idea, tal como lo expresó en oportunidad de visitar la ciudad en 1958: “Bahía Blanca (...), sirvió de atalaya para la lenta y heroica integración de la Patagonia en la comunidad nacional” (Eberle, 2007, p. 9). Con estos elementos se abrió la posibilidad a las múltiples transformaciones que atravesó luego el frente costero.

CAPITAL TRANSNACIONAL Y FRAGMENTACIÓN DEL LUGAR

La ubicación estratégica de Bahía Blanca como ciudad portuaria, fue un factor importante que tuvieron en cuenta empresas como Dow Chemical. A fines de la década de 1960, un vocero de esta compañía realizó la siguiente declaración:

El logro de que en nuestra querida ciudad se gesticione el desarrollo industrial, que sin lugar a dudas extenderá sus beneficios a la zona de influencia de Bahía Blanca y Comahue, para, que de una vez por todas consolidar en un frente completo los afanes del general Julio Argentino Roca, quien junto a los sables de sus abnegados soldados supo llevar médicos, científicos y profesionales, para colonizar esas extensas áreas sureñas ganándolas a la riqueza y desarrollo nacional. (La Nueva Provincia, 1971)

Esta expresión remite a la historia y el proceso de ocupación violenta de estos territorios a fines del siglo XIX, considerando el proceso de expansión del capital internacional con apoyo del Estado en la década de 1960, como una continuación del proceso roquista.

En este avance hacia el sur argentino por parte del Estado bajo un régimen autoritario, el primer sector geográfico que tuvo un valor económico y estratégico² fue el norpatagónico, en esa valorización intervinieron concepciones de naturaleza y progreso embebidas por ideas y representaciones decimonónicas. Junto a este ordenamiento territorial, se establecieron los polos de desarrollo, de los cuales Bahía Blanca fue el que generó mayor expectativa³. El polo de desarrollo debía funcionar como fuente de abastecimiento, mercado y centro de redistribución.

En el discurso de presentación de la ciudad como polo, el gobernador interventor, Gral. Francisco Imaz, resaltó la relevancia de estos: “son el ariete para quebrar el macrocefalismo del Área Metropolitana y proporcionar a todos los bonaerenses igualdad de oportunidades” (Ministerio de Economía, 1968). Dentro de las fortalezas con las que contaba la ciudad, se destacó su cercanía a fuentes de recursos naturales claves: “La dotación infraestructural física, en especial vial y energética, ésta última tanto en cuanto a la disponibilidad de energía eléctrica como petróleo y gas natural, constituye otro importante elemento locacional” (Ministerio de Economía, 1968).

2 Las relaciones con Chile se trazan entre dos líneas, por un lado, los reclamos territoriales del vecino país en distintos momentos históricos, y por el otro, de conexión comercial a través de los corredores bioceánicos. En el caso de Bahía Blanca se trató de unir este puerto con el de Talcahuano, localizado a la misma latitud, uno de esos proyectos fue el ferrocarril Trasandino, propuesto a mediados del siglo XX. Uno de sus impulsores fue el ingeniero Domingo Pronsato.

3 Los otros polos de crecimiento eran Quequen-Mar del Plata y Tandil-Olavarría.

Bahía Blanca tiene todos los recursos naturales y humanos disponibles en abundancia: adecuado abastecimiento de materias primas, puerto profundo de libre acceso, núcleo social en pujante crecimiento, la Universidad Nacional del Sur y la Universidad Tecnológica, talleres de mantenimiento y reparaciones, abundancia de ingenieros y técnicos. (La Nueva Provincia, 1969)

Además, aquí confluían el oleoducto y gasoducto provenientes de Neuquén y Santa Cruz; el puerto actuaba como exportador de frutas de la región rionegrina; la zona de influencia de Bahía Blanca era rica en tierras para la siembra de trigo, sumado a ello la pesca oceánica y la infraestructura con la que contaba entonces la terminal portuaria.

En este contexto se planteó la necesidad de adaptar el puerto a las nuevas demandas del transporte marítimo internacional (buques con mayores dimensiones). Se priorizó la profundización del canal principal por medio del dragado y mejorar la infraestructura de muelles, depósitos, circulación vial, acondicionamiento de “espacios vacíos” para nuevos usos de carácter industrial y logísticos (los camiones desplazaron al tren), posicionándose de este modo como el mejor puerto de aguas profundas del país:

El plan de expansión de los puertos locales comprende una afectación global de 5.400 millones de pesos. Durante 1969 y 1970 deberían producirse las inversiones fundamentales (...) el puerto crecerá en el sector ubicado entre Ingeniero White y Puerto Galván. Se derribaría el muelle de hierro (...) y se construirían nuevos muelles con profundidades de 40 pies (...) aunque se podrían proceder al relleno de las tierras bajas correspondientes arrojando sobre ellas todo el barro y arena procedentes de los trabajos de dragado. (La Nueva Provincia, 1969)

El polo de desarrollo como instrumento de esta política, acabó generando “ciertos espacios económicos” (Ministerio de Economía, 1968), adecuados a las necesidades del capital, por lo que es posible hablar entonces de nuevos espacios de capital desde la óptica de Harvey (2007).

Por otro lado, se tendieron nuevas redes de carácter horizontal entre los sujetos económicos y las autoridades, relegando a la comunidad local a un lugar secundario. De este modo, se generó un “espacio-plan” cuyo fin fue conseguir la localización a futuro de capitales que efectúen un uso más eficiente de los recursos, es decir, potenciar las zonas desarrollables y ocupar o incentivar los espacios “vacíos”. Se operó desde una lógica negadora de otras formas de utilizar y convivir con ese espacio desde la comunidad, conformadas a lo largo de años. A estas horizontalidades, se impuso entonces la verticalidad por medio de los organismos creados a tal fin, anteriormente expuestos, junto a los intereses de multinacionales como Dow Chemical.

Las compañías como Dow Chemical, se vieron beneficiadas por la Ley de Promoción del Desarrollo Industrial n° 7.474, que priorizó la instalación de nuevas plantas o ampliación de las existentes, que resultaran necesarias a los fines del proyecto desarrollista. Uno de los beneficios era la exención de impuestos a actividades lucrativas e inmobiliario básico por el lapso de diez años.

Por entonces, una de las industrias base prioritaria era la petroquímica. Argentina contaba con antecedentes en esta rama, con PASA (Petroquímica Argentina S.A.) y la Dirección General de Fabricaciones Militares. Sin embargo, en el mercado internacional en esta década tuvieron auge los productos sintéticos y derivados del petróleo, con diversos usos cotidianos, convirtiéndose en productos de consumo masivo (como los plásticos, telas, colorantes, conservantes, fertilizantes, entre otros). Así fue como Dow Chemical, de capitales norteamericanos, una de las empresas multinacionales, apareció como un actor decisivo en el ámbito nacional y local. Si bien estaba radicada en el país desde la década de 1950, en estos años buscó expandirse al interior con plantas especializadas.

En el año 1968 la empresa inició negociaciones con el gobierno nacional, eligiendo a Bahía Blanca por su puerto, la disponibilidad de materias primas como petróleo y gas, y de recursos naturales como la cercanía a salinas, ya que buscaba elaborar etileno y soda cáustica. Cumplía con una de las premisas dentro de la planificación desarrollista del gobierno: “alentar la integración de las actividades extractivas con las manufactureras y promover la transformación de los minerales en el lugar de origen, especialmente en las zonas menos desarrolladas del país” (Asesoría Provincial de Desarrollo, 1970, p. 264).

En tanto, para la comunidad de Ingeniero White, la llegada del capital transnacional significó una promesa de nuevas fuentes de trabajo

Íbamos a tener mucho más trabajo (...) por que el trabajo en sí del puerto era temporario, o sea el estibador, no el de la Junta Nacional de Granos ni el ferrocarril, el ferrocarril era estable, todo el año se trabajaba, pero en sí del estibador, no. Si había buena cosecha, entonces nosotros teníamos mucho más trabajo... y si no teníamos que salir, ir al campo, ser una especie de peón golondrina (...) Empezaron con que “no, haciendo estas cosas” íbamos a tener mucho más trabajo estable, iba a quedar mucha más gente empleada (...) ¡Y claro! Uno no conocía bien lo que era una empresa. (Pedro Martos, comunicación personal, marzo de 2011)

Esta gran expectativa que se suscitó, se vio ensombrecida al no concretarse el proyecto de Dow Chemical. Si bien en 1973 se colocó la piedra fundamental del futuro polo petroquímico, dicha empresa relegó sus planes. Las causas se vinculan con la aparición de competidores como Monsanto, Imperial Chemical (propietaria de Duperial y Electroclor), Ipaco e Indupa; como así también a la postura monopolista ya que solicitaba ventajas para comenzar a importar productos que luego elaborarían aquí, con el fin de empezar a impulsar el mercado local.

CONCLUSIÓN

Ingeniero White tuvo una relación estrecha con el mar, tanto desde lo económico-laboral, en torno al puerto y la pesca artesanal, como desde el quehacer cotidiano. En esta relación, los balnearios asumieron un rol fundamental como espacios de encuentro social y de interacción con el mar. No obstante, debemos considerar a Bahía Blanca y su sector portuario articulados con los distintos modelos de acumulación que se dieron desde el siglo XIX.

A fines de la década de 1960, Bahía Blanca y su puerto adquirieron relevancia para el capital internacional, que encontró facilidades con la política de fomento de la actividad industrial auspiciada desde el gobierno, tanto es así que se la declaró polo de desarrollo. En la década de 1970, en Ingeniero White se produjo una ruptura en la relación con el entorno, generando una tensión que condujo de la vivencia del lugar a los espacios de capital, creados estos últimos por la demanda de la industria petroquímica, con la presencia de la multinacional Dow Chemical, la cual, si bien no concretó su inversión, sí generó la expectativa de la concreción de un centro industrial en la costa bahiense. Este acabó conformándose, finalmente, en las décadas siguientes.

Como consecuencia, desde el Estado se preservaron sectores costeros para futuros usos industriales retrotrayendo la interacción de la comunidad con el mar. Ello explica el fracaso de propuestas para concretar un balneario y paseo costero. Estas acciones acabaron por conducir al distanciamiento de la comunidad respecto al mar, siendo notoria la pérdida de las áreas recreativas de los balnearios, lo cual deterioró la identidad de Bahía Blanca como ciudad costera en el imaginario social local.

REFERENCIAS

- Alimonda, H. (2011). *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. Editorial Ciccus.
- Alzás García, T.; Casa García, L.; Luengo González, R.; Torres Carvalho, J. L. y Verissimo Catarreira, S. (2016). Revisión metodológica de la triangulación como estrategia de investigación. *Investigación Cualitativa en Ciencias Sociales*, 3, 639-648.
- Asesoría Provincial de Desarrollo (1970). "Planificación del desarrollo en la provincia de Buenos Aires, 1966-1970" Tomos I y II. Provincia de Buenos Aires.
- Bróndolo, M. (1994). *Geografía de Bahía Blanca*. Encestando.
- Decreto n° 3.880 de 1966 (1966, 4 de noviembre). *Sistema provincial de planeamiento y acción para el desarrollo*. La Plata, Argentina. <https://normas.gba.gob.ar/documentos/VrAjKrFO.html>
- Del Moral Ituarte, L.; Arrojo Agudo, P. y Herrera Grao, H. (2015). *El agua: perspectiva ecosistémica y gestión integrada*. Fundación Nueva Cultura del Agua.
- Eberle, A. (2007). Contextualización ideológica de la definición de Bahía Blanca como polo de desarrollo desde el radicalismo intransigente. En M. Cernadas de Bulnes y J. Marcilese (eds.). *Cuestiones políticas, socioculturales y económicas en el sudoeste bonaerense: actas de las IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense* (pp. 113-120). EdiUNS.
- Escobar, A. (2010). *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*. Samava Impresiones.
- Escobar, A. (2016). *Autonomía y diseño. La realización de lo comunal*. Universidad de Cauca.
- Harvey, D. (1996). *Justice, nature and the geography of difference*. Blackwell.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.
- Galafassi, G. (2011). *Ejercicios de hegemonía. Lecturas de la Argentina contemporánea a la luz del pensamiento de Antonio Gramsci*. Ediciones Herramienta.
- Kornbilt, A. L. (2007). *Metodologías cualitativas en ciencias sociales*. Editorial Biblos.
- La Nueva Provincia (1969). *Maldonado y Galván. El verano bahiense* (recorte de archivo).
- La Nueva Provincia (1969, 5 de enero). *Aguas profundas. Plan de expansión de nuestros puertos* (recorte de archivo).
- La Nueva Provincia (1969). *Onganía firmó anoche el decreto. Fue autorizada la radicación de Dow* (recorte de archivo).
- La Nueva Provincia (1971, 25 de mayo). *Nota del delegado local de Dow al titular del ente empresario* (recorte de archivo).
- Ley Nacional n° 16.964 de 1966 (1966, 30 de septiembre). Sistema nacional de planeamiento y acción para el desarrollo. Buenos Aires, Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-16964-46831/texto>
- Ley n° 7.474 de 1969 (1969, 21 de marzo). Ley de promoción industrial. Provincia de Buenos Aires, Argentina. <https://normas.gba.gob.ar/documentos/B3pz1F7V.pdf>
- Machado Aráoz, H. (2012). *Potosí, el origen. Genealogía de la minería contemporánea*. Mardulce.
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, (38), 24-29.
- Martínez Alier, J. (1997). Conflictos de distribución ecológica. *Revista Andina*, 29, 41-66.
- Merlinsky, G. (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. Ed. Ciccus.
- Merlinsky, G. (2016). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina 2*. Ed. Ciccus.
- Merlinsky, G. (2020). *Arte y ecología política*. CLACSO.
- Ministerio de Economía (1968). *Discurso del gobernador de Buenos Aires General Francisco A.*

- Imaz y Ministro de Economía de la provincia, doctor José María Dagnino Pastore.*
 Ministerio de Economía (1971). *Bahía Blanca polo de desarrollo*. Tomo I.
- Murray, I. (2014). El despertar de la ecología política del turismo. *Ecología Política*, (52), 129-130.
- Palacio, G. (2006). Breve introducción a la ecología política (Ecopol): orígenes, inspiradores, aportes y temas de actualidad. *Gestión y Ambiente*, 9(3), 7-20.
- Perillo, G. M. (2004). ¿Por qué Bahía Blanca es un estuario? En M. C. Piccolo y M. Hoffmeyer (eds.). *Ecosistema del estuario de Bahía Blanca* (pp. 11-19). IADO.
- Ramírez Velázquez, B. R. y López Levi, L. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. UNAM.
- Rodríguez, A.; Bustos Cara, R. y Tonello, S. (2000). El puerto como espacio de debate en la discusión interdisciplinaria. En R. Bustos Cara y M. Cernadas de Bulnes (eds.). *Estudios regionales interdisciplinarios II* (pp. 105-121). EdiUNS.
- Souto, P. y Benedetti, A. (2011). Pensando el concepto de lugar desde la geografía. En P. Souto (coord.). *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp. 83-128). Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras.
- Terán Mantovani, E. (2014, 9 de septiembre). Las espirales del debate sobre extractivismo y los nuevos tiempos. *Rebelión*. <https://rebellion.org/las-espirales-del-debate-sobre-extractivismo-y-los-nuevos-tiempos/>
- Tuan, Yi Fu (1974). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes and values*. Prentice Hall.
- Worster, D. (2008). *Transformaciones de la Tierra*. Ed. Coscoroba.

María Laura Langhoff es Licenciada en Historia. Cursando el doctorado en Geografía en la Universidad Nacional del Sur. Su línea de investigación está relacionada con la ecología política y el agua. Ha participado desde el año 2011 en diversas jornadas y congresos a nivel nacional e internacional. Ha publicado trabajos en revistas de España y Colombia y a nivel nacional y realizado numerosos cursos de posgrado referidos a cuestiones socioambientales y metodologías de investigación. Dentro de las actividades de extensión, participó en una serie de voluntariados a nivel local y uno en Italia. Tiene conocimiento y certificación (Celi A1) de idioma italiano. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur. Calle 12 de Octubre esquina San Juan, 4° piso, 8000 Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, laura.langhoff@outlook.com, ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1534-9534>