

LA COMISIÓN DEL PARALELO 41º Y LOS LÍMITES DEL “PROGRESO” LIBERAL EN LOS TERRITORIOS NACIONALES DEL SUR ARGENTINO (1911-1914)[1]

Pedro Navarro Floria

Investigador Adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional del Comahue, Argentina

pnavarro@jetband.com.ar

A principios del siglo XX, la corriente reformista de la oligarquía argentina produjo importantes proyectos para los Territorios Nacionales de la Patagonia. En particular, Ezequiel Ramos Mexía ideó un sistema de distribución de tierras y de obras públicas destinado a promover el desarrollo agroindustrial de la región. El plan para la Patagonia Norte, y en especial para la “Suiza argentina” alrededor del lago Nahuel Huapi, fue formulado por la Comisión del Paralelo 41º dirigida por el estadounidense Bailey Willis. Sus ideas se incluyen en la representación de la Patagonia como paisaje del “progreso”. El plan industrial chocaba con la lógica del modelo primario-exportador argentino y fracasó. Pero algunos de sus contenidos, como los proyectos de un Parque Nacional o de vías de comunicación, tuvieron una fuerte influencia en la formación territorial de la zona.

Los trabajos desarrollados entre 1911 y 1914 por la Comisión del Paralelo 41º, más conocida como Comisión de Estudios Hidrológicos (en adelante: CEH) dependiente del Ministerio argentino de Obras Públicas y –casi personalmente– del ministro Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935), su vinculación con el plan de fomento de los Territorios Nacionales, y la acción, en ese contexto, de un personaje singular como el geólogo estadounidense Bailey Willis (1857-1949)[2], nos permiten comprender las condiciones, los límites y algunas derivaciones de los proyectos reformistas de la oligarquía liberal argentina en relación con la Patagonia Norte. Éstos, expresados en la triple escritura de esta experiencia producida por Willis –el informe técnico *El Norte de la Patagonia* (el primer tomo editado en 1914 y el segundo adquirido por el Estado argentino en 1938 y aún inédito, citado aquí como NP2), la narrativa de viaje de la *Historia de la CEH* (1943) y su versión más personal en *Un yanqui en la Patagonia* (1947)- aparecen fuertemente atravesados por la idea de que se trataba de determinar *posibilidades*. Como tales, esas posibilidades se proyectaban al futuro en forma de planes, pero también se señalaban claramente las *condiciones* necesarias para su realización, y se describían con no menor crudeza los *límites* encontrados en el camino, que finalmente producirían el fracaso o retraso del proyecto. De modo tal que la acción misma de la CEH constituye una experiencia de *negociación* entre la realidad de la época y la Argentina futura de una generación después: se trataba de probar si la Norpatagonia, que Willis comparaba con el extremo oeste estadounidense de cuarenta o cincuenta años antes, estaba o no en condiciones de seguir un camino similar de desarrollo.

El contexto político de la Comisión

Algunas iniciativas reformistas surgidas desde el interior del régimen oligárquico argentino propusieron, después de la crisis de 1890, soluciones prácticas a los desafíos que la movilización social le planteaba al sector gobernante, particularmente la concentración de inmigrantes en las ciudades. Entre esas enmiendas podemos contar iniciativas legislativas orientadas a restringir la inmigración de sujetos considerados peligrosos o a expulsarlos del país, a encauzar contingentes foráneos hacia el interior, a ofrecer una educación más utilitaria que la tradicional, a dar cabida a los extranjeros en el sistema electoral, a reglamentar el trabajo, etc.[3] De todos modos, tanto los reformistas como los más conservadores convivían en un clima de ideas acerca del futuro del país signado por el optimismo y centrado en el concepto de “progreso”: una idea imprecisa pero al mismo tiempo promotora, según Weinberg (1998:39), de “procesos de crecimiento sin desarrollo, de modernización sin democratización”, en fin, de orden sin justicia.

Ramos Mexía había acompañado desde el principio de su carrera política la trayectoria ascendente de Carlos Pellegrini (1846-1906), uno de los hombres más lúcidos de la llamada “generación del ’80”. Pellegrini había presentado al Congreso, por ejemplo, un proyecto –que no fue aprobado, probablemente por su enfrentamiento con Roca- para crear con el Territorio Nacional de La Pampa y el sur de la provincia de Buenos Aires un nuevo estado provincial, con capital en Bahía Blanca. Aplicaba así, anticipadamente, el concepto de polo de desarrollo y se mostraba como el único líder político de peso de su generación

dispuesto a admitir y alentar la autonomía política como parte del progreso de las “colonias internas”.

Aunque Ramos accedió al Ministerio de Agricultura en 1901, durante la segunda presidencia (1898-1904) de Julio A. Roca, pronto se alejó del gabinete en solidaridad con Pellegrini y debió esperar a 1906 para volver al poder a través del presidente José Figueroa Alcorta (1906-1910). Figueroa desarticuló definitivamente la coalición roquista, convocó a Ramos y a otros reformistas, y dio lugar a la transición que, mediante la presidencia de Roque Sáenz Peña y Victorino de la Plaza (1910-1916), desembocaría en el fin del régimen oligárquico argentino.

A su regreso al Ministerio de Agricultura, en 1906, Ramos presentó y defendió en el Congreso de la Nación el proyecto de la ley 5.559 de fomento de los Territorios Nacionales, aprobado en 1908 con el propósito de construir ferrocarriles estatales y colonizar tierras fiscales. En octubre de 1907 pasó al Ministerio de Obras Públicas, pero el gobierno detuvo la venta de tierras necesaria para la prosecución de las obras previstas. Ramos también tuvo iniciativas importantes relacionadas con el petróleo y con las obras de irrigación en la Patagonia. Desde el mismo cargo contrató, finalmente, a Bailey Willis en 1910 para que formara la Comisión de Estudios Hidrológicos.

La incorporación real y efectiva de la Patagonia al sistema político federal mediante la creación de nuevos Estados provinciales, y al sistema socioeconómico nacional mediante la colonización y la articulación de circuitos productivos, había fracasado. La primera iniciativa orgánica destinada a revertir algún aspecto de ese fracaso fue el proyecto de Ramos Mexía. Se proponía la idea relativamente novedosa de un Estado que debía ejercer un rol activo, compensador de las desigualdades económicas regionales. La propiedad de las tierras ya distribuidas –las más productivas, obviamente- no resultaba objetable para su punto de vista, pero sí se proponía una mejor repartición de las que permanecían en manos fiscales. También se destaca la idea de contrapesar con el desarrollo industrial de los Territorios Nacionales el crecimiento de la producción primaria de la Pampa Húmeda. El ambicioso plan de obras públicas, entre las cuales sobresalían los ferrocarriles estatales y las obras de regadío, generaría un círculo virtuoso: las tierras valorizadas por las vías de comunicación se pondrían en producción, y esa producción contribuiría a financiar las obras y a incrementar el valor de la tierra.

La ley 5.559 preveía la construcción, en la Patagonia, de ferrocarriles del puerto San Antonio al lago Nahuel Huapi, de Puerto Deseado al mismo lago, pasando por San Martín y la Colonia 16 de Octubre y con ramales a la Colonia Sarmiento, Comodoro Rivadavia y el lago Buenos Aires; la limpieza y el dragado de las rías de los ríos Santa Cruz y Chubut, y la regularización del río Negro para evitar inundaciones, y para navegación y riego. Ramos Mexía percibía que su plan de colonización se había convertido prácticamente en un proyecto de obras públicas, pero lo defendió como plan general de gobierno de los Territorios.

El plan de fomento patagónico de Ramos Mexía constituyó “un proyecto de gran escala comparable al canal de Suez” por sus implicaciones en el sistema económico regional (Torres et al. 2004:12 y 18). Completaba un ciclo de inspiración estadounidense en las políticas argentinas hacia el Sur, abierto por las iniciativas e ideas de Domingo F. Sarmiento, coincidente con la vigencia del régimen oligárquico liberal y visible en algunas de las solu-

ciones técnicas propuestas por Willis. En realidad, esa inspiración estadounidense continuaría a lo largo del siglo XX, por ejemplo en lo relativo a los Parques Nacionales.

Pero la urgencia por iniciar las obras cobró su precio. En 1910, el trazado del ferrocarril de San Antonio al Nahuel Huapi se hallaba detenido por dos obstáculos: la falta de agua en su recorrido y los desniveles del macizo del Anecón Grande (2.012 msnm). Aprovechando la oportunidad de la asistencia de Bailey Willis, junto con otros investigadores estadounidenses, al Congreso Científico reunido por la Argentina con motivo del Centenario[4], Ramos Mexía –ministro, entonces, de Obras Públicas- lo entrevistó y contrató con un doble objetivo: en lo inmediato, superar los problemas del ferrocarril al Nahuel Huapi; en lo mediano, formular un plan integral de desarrollo económico del área andina norpatagónica. Esa ampliación de los objetivos iniciales de la Comisión lo llevó a contratar, ya en enero de 1911, a un equipo de topógrafos, geólogos y estudiantes de geografía económica (Willis 1914a:VII[5]), con total apoyo del ministro Ramos (idem:VIII-X). Con ese motivo, Willis propuso, tardíamente, que se denominara a su equipo Forty-first Parallel Survey (Willis s/f), nombre que en el título de este trabajo hemos traducido como Comisión del Paralelo 41º.

Entre marzo y septiembre de 1911, el equipo hizo la campaña destinada al primer objetivo, y en octubre Willis concluyó el “proyecto Valcheta”. El verano siguiente fue dedicado al trazado del ferrocarril entre el cerro Anecón Grande, el Nahuel Huapi y el paso cordillerano de Cajón Negro: el estudio de la zona se desarrolló hasta junio de 1912, momento en que se desactivó el equipo y Willis volvió transitoriamente a los Estados Unidos. De vuelta en la Patagonia, entre enero y marzo de 1913 se llevó a cabo la campaña de clasificación de tierras y evaluación de recursos del área cordillerana; durante los meses subsiguientes se preparó el informe en el campamento de Maquinchao, y en julio Willis volvió a los Estados Unidos para coordinar la edición de *El Norte de la Patagonia*. Regresó a la Argentina, tras la renuncia –en julio- de Ramos Mexía y de los ministros de Hacienda y de Justicia e Instrucción Pública. El nuevo ministro de Obras Públicas, Carlos Meyer Pellegrini, prorrogó el contrato de Willis hasta junio de 1914. La campaña de ese verano se centró en el área del Nahuel Huapi y en los planes de desarrollo turístico e industrial de la zona, culminando en mayo con la navegación del río Limay y el regreso a Buenos Aires desde Neuquén. Pero el reemplazo de Meyer Pellegrini por Manuel Moyano significó el fin de la CEH. Willis permaneció en la capital hasta septiembre, gestionando una nueva prórroga de su contrato para la publicación del segundo tomo de su informe, pero cuando trabajaba en él en los Estados Unidos, en enero de 1915, le fue comunicada su cesantía.

La trayectoria de la CEH está visiblemente atravesada por la complicada situación política en la que se encontraba, por esos años, la oligarquía liberal argentina: tensionada entre sectores conservadores y reformistas, estremecida por un proceso de movilización social que no podía ignorar pero tampoco controlar, y sin lograr encontrar su lugar en un sistema de partidos que –de haberse construido- posiblemente habría dado a la Argentina una historia política más estable en el siglo XX. Eran una clase política y un gobierno en retirada, con conciencia de estar disputando nuevos espacios políticos, desconcertada por las inesperadas derrotas que comenzó a sufrir con la aplicación de las nuevas reglas del juego electoral desde 1912 y, por lo tanto, inflexibles y poco dispuestos a la negociación.[6] Los mayores problemas políticos para un trabajo científico-técnico como el de la CEH, en con-

secuencia, no provenían de la oposición radical o socialista, sino de las divisiones y contradicciones internas de la propia oligarquía liberal.

El mismo testimonio de Willis resulta interesante para conocer en qué marco político desarrolló sus tareas. Describe, por ejemplo, las permanentes tensiones entre Ramos y la mayoría del Congreso, la ansiedad evidente del ministro por obtener resultados positivos en la construcción del ferrocarril al Nahuel Huapi, para no poner en peligro la continuidad de sus proyectos, y las trabas burocráticas para el manejo de los fondos necesarios. Se llegó al extremo de quemar los informes y mapas presentados por Willis, que afortunadamente eran sólo copias de los originales[7]. En sus notas, interpretaba la situación como un conflicto “característico del régimen democrático” entre “la clase gobernante inteligente” representada por Ramos, “un estadista patriótico”, los “políticos elegidos por las masas no inteligentes” representados en el Congreso, “ambiciosos, vivos y de horizontes mezquinos”, y el “Imperio invisible del capital”, “paciente, resuelto” y más fuerte que los anteriores pero, a pesar de todo, necesario para el progreso. Las presiones del capital las experimentó Willis a través del administrador general de la empresa británica del Ferrocarril del Sud, que le hizo patente el disgusto que sentía por la competencia de los futuros ferrocarriles nacionales. La caída de Ramos en 1913 no significó el fin de la Comisión sino que el proyecto continuó[8], pero se produjeron dificultades adicionales por la asunción, en febrero de 1914, del vicepresidente De la Plaza en lugar del presidente Sáenz Peña, que fallecería en agosto, y el consiguiente cambio de gabinete. El sector reunido en torno del presidente se mostraba tan enemistado con amplios sectores del conservadorismo como con la oposición radical. El nuevo ministro de Obras Públicas, “un burócrata y ex director de la compañía británica de ferrocarriles, el Ferrocarril Sud” (Willis 2001:171), identificado con los intereses de esa empresa, que se oponía totalmente a la continuación del proyecto, si bien prorrogó unos meses el contrato de Willis[9], puso todos los obstáculos posibles hasta lograr su cese en enero de 1915[10].

Las vicisitudes de los últimos meses de la CEH también se reflejan en la correspondencia entre Bailey Willis y Emilio Frey[11]. Los materiales del tomo II del informe *El Norte de la Patagonia*(NP2) quedaron en manos de Willis hasta que en 1938 los recuperó el Estado argentino gracias a la gestión de Exequiel Bustillo.[12]

El estudio sistemático del Norte de la Patagonia

En el complejo contexto descrito, la CEH logró desarrollar la casi totalidad de los trabajos previstos. *El Norte de la Patagonia* constituye el más avanzado y completo informe técnico disponible hasta entonces sobre la naturaleza de la región estudiada en términos de *recurso* –es decir, de objeto potencial y socialmente apropiable, utilizable-. Su propósito central es una clasificación de los recursos naturales, técnicamente avanzada respecto de la potencialidad profesional argentina de la época pero similar a otras acciones ya realizadas en los Estados Unidos. La metodología seguida por la CEH perfecciona las técnicas de apropiación (visualización, codificación y ordenamiento) de la naturaleza mediante la producción y el uso práctico de mapas, fotos y textos que contribuyen a la construcción de paisajes.

La experiencia previa y el método de Bailey Willis

La formación intelectual y profesional que permitió a Willis producir una obra tan importante se compuso de varios factores. En sus escritos sobre su experiencia patagónica, Willis da cuenta del amor e interés por la naturaleza que le transmitió su hogar, de su educación en Europa y de la profunda influencia de los cuatro años que pasó bajo las órdenes del ingeniero Raphael Pumpelly en el Servicio Geológico de los Estados Unidos (Willis 2001:16-18). El Servicio Geológico había sido organizado en la década de 1880 para explorar la naturaleza nacional y difundir los conocimientos a través de informes y mapas, con un fuerte sentido de lo público por encima de los intereses privados, y del valor de la investigación científica básica como paso previo al desarrollo tecnológico (idem:45).

En los Estados Unidos, Willis adquirió experiencia en el descubrimiento y mapeo de los recursos de carga del ferrocarril Northern Pacific entre North Dakota y la costa oeste, en la búsqueda de mantos carboníferos y, en virtud de su habilidad para el dibujo, en la edición de los mapas geológicos para un futuro atlas geológico del país (idem:20-21,30-31,46). Durante esas tareas maduró como explorador, viviendo apasionantes aventuras en contacto con una naturaleza relativamente novedosa para la cultura científica y técnica que él encarnaba, y se habituó a formar y coordinar equipos de trabajo muy autónomos y complejos por las grandes áreas que cubrían y por la heterogeneidad de sus componentes. El trabajo en equipo, combinando eficazmente los saberes científico-técnicos y empíricos, fue una de las características salientes de la formación y de la experiencia profesional de Willis.

La experiencia del rápido desarrollo material del oeste estadounidense producía en Willis la convicción de que el proceso podía reproducirse en condiciones similares en el Sur argentino (Willis 1943:4). Por de pronto, reprodujo su experiencia de trabajo en equipos móviles y eficaces y siempre recordó con admiración y cariño a sus ayudantes (Willis 2001:67-69, 133-134; 1943:6-7; 1914a:303). Varias fotos inmortalizan tanto al equipo técnico de la CEH (Willis 1943: frente a pp. 10, 14 y 46) como a los peones (idem: frente a p. 50). Algunas de ellas están reproducidas en las memorias de Willis (2001: entre 128 y 129).



Figura 1. Los técnicos y algunos de los auxiliares de la CEH (Fuente: Willis 1943, frente a pp. 10 y 50)

En cuanto al perfil profesional de los técnicos, Willis destaca la velocidad y exactitud de los topógrafos norteamericanos para elaborar mapas, aptitudes desarrolladas por la demanda de una cartografía rápida para amplios espacios territoriales (Willis 2001:60-61). Este método de relevamiento topográfico previo –según Willis- no solía estar incluido en la formación académica de los geólogos (idem:132) y era diferente del método de prueba y error que presuntamente usaban los ingenieros argentinos, que no eran formados en relación con la resolución de problemas prácticos (Cecchetto 2007). El método estadounidense le permitió a la Comisión resolver varios problemas prácticos, sobre todo en el trazado de ferrocarriles y caminos (Willis 2001:74-80). Willis explicó este método y propuso al gobierno argentino la formación de un servicio similar en 1913 (NP2:360-381), pocos meses después de que su amigo el perito Francisco Moreno presentara una iniciativa análoga en el Congreso (República Argentina 1912b:972-980).

La clasificación de tierras y el inventario de la naturaleza

Willis estimaba que la “Suiza argentina” podía sostener por lo menos a una población de tres millones de “ciudadanos robustos e industriosos” (Willis 1943:50), y para comprobarlo se propuso determinar la superficie de las tierras aptas para agricultura, pastoreo y forestación disponibles en la cordillera norpatagónica (Willis 2001:132). Sobre los mapas trazados por la Comisión de Límites durante el diferendo argentino-chileno resuelto en 1902 se fueron volcando los resultados, luego publicados en *El norte de la Patagonia* (idem:133-134).

La base de los proyectos posteriores e, inclusive, de la clasificación general de las tierras entendidas como recurso básico, está en una serie de descripciones generales y locales e inventarios de “riquezas” naturales, que el informe de la CEH divide entre las dos grandes áreas de las Pampas o mesetas y de los Andes, y dentro de esta segunda área –la estudiada con mayor detalle– se subdivide en diecinueve cuencas.

En la descripción de la meseta norpatagónica (Willis 1914a:53-81), se destaca la presencia de fuentes de agua, que permiten el pastoreo de animales y por ende la formación de las empresas características de la primera distribución estatal de las tierras de la zona: las estancias ganaderas. Al llegar al Nahuel Huapi, la mirada valorativa se vuelve hacia la belleza escénica: “Detrás del viajero, una monotonía inhospitalaria; ante él, una región rica en paisajes bellísimos y llamada a ser el asiento de un próspero estado, por su clima, sus fuerzas hidráulicas y sus riquezas naturales” (idem:81). El capítulo dedicado a las “riquezas e industrias” de la meseta (idem:81-153) registra las existencias de agua, de “suelos transportados” por el viento y de pasturas, como factores de colonización en lugares determinados; y también los problemas del sobrepastoreo y de la mala distribución de la propiedad.

El estudio de la zona cordillerana se abre con una descripción general (idem:154-162) y articula las descripciones locales con el inventario de “riquezas” mediante otra consideración general del proyecto (idem:292-300), que justifica la profundización del análisis de esa sección del territorio. La primera descripción general define un área de 31.000 km², entre los 39°40' y los 43°40' de latitud sur, de un ancho de entre sesenta y cien kilómetros, que incluye altas cumbres, cuencas lacustres transversales y longitudinales respecto de los Andes, y valles “ricos, fértiles y saludables” para el establecimiento de “comunidades prósperas”, como el “pequeño paraíso” de El Bolsón (idem:161-162). En la introducción a la clasificación de las riquezas regionales (idem:292ss), el autor vuelve a caracterizar el área: situada entre los 38° y 44°, con condiciones climáticas favorables, rodeada de otras zonas menos favorecidas por sus condiciones más extremas, abarcando unas 20.000 millas cuadradas, de las cuales se recorrieron y estudiaron unas 12.000, determinándose y clasificándose los recursos, de temperaturas moderadas, buenas precipitaciones y belleza paisajística.

Las descripciones locales de la franja andina (idem:163-291), como ya señalamos, se subdividen en diecinueve secciones. En cada una de esas secciones se repite el esquema general que considera las tierras boscosas del oeste como destinadas a la reserva natural y el turismo, y las del este a la colonización agrícola y ganadera. Ese esquema establece, además, una correlación ecológica clara entre ambos tipos de tierras y un concepto de la conservación de los recursos más asociado al uso sustentable que a la intangibilidad. Subraya la importancia de la conservación del bosque “a fin de conservar el suelo y preservar

la belleza escénica” (idem:231), critica los incendios forestales intencionales y propone que el sector cordillerano entre los ríos Puelo y Futaleufú, de unos 100 km de largo nortesur por unos 40 km de ancho este-oeste, constituya una reserva forestal (idem:283).

Las descripciones determinan una multiplicidad de posibilidades y objetos de interés: zonas de colonización, de irrigación y de pastoreo, vías de comunicación, recursos turísticos, recursos hidráulicos, etc. Se advierte la presencia de colonos de diversos orígenes – europeos, chilenos, etc.- y se evalúa su trabajo.

En la introducción a la sección que considera las riquezas de los Andes entre los 39 y los 44º sur, se destaca la idea rectora –“la idea de una comunidad industrial y su relación con las poblaciones agrícolas de la nación misma” (idem:300)- de que la región contenía la posibilidad de un desarrollo industrial complementario con la producción agrícola pampeana. El concepto, derivado de una detallada comparación entre el área andina bajo análisis y Suiza, anticipaba las estrategias de sustitución de importaciones que la Argentina emprendería un cuarto de siglo después y que proponía una ruptura superadora del modelo primario-exportador entonces en vigencia. En segundo lugar, llama la atención la importancia que se da, en esas páginas introductorias, a la cuestión de la población regional (idem:292-297), a partir de una verdadera clasificación de personas y la proposición de un reemplazo poblacional por elementos considerados de mejor calidad.

La producción derivada del trabajo de clasificación de tierras ocupa una parte importante del informe *El Norte de la Patagonia*. En la meseta se distinguieron tierras pastoriles y agrícolas, bajo riego o de secano. En la cordillera, tierras ganaderas, agrícolas y bosques. “Examinarlas en el terreno, determinar su uso más provechoso, acertar la extensión de terrenos de cada clase, estudiar los métodos de su aprovechamiento, eso es clasificar los terrenos de una región” (NP2:572). Esa evaluación provisoria prevé el desarrollo de industrias intensivas basadas en la carne y los productos lácteos (idem:573-574). En el texto definitivo se declara el objetivo de “determinar las diferentes clases [de tierras] según el uso económico que tengan o tuvieren en lo futuro de acuerdo con diversas condiciones de colonización y población” (Willis 1914a:300). Así como en el informe preliminar citado se señalaba que los estudios comprendían tanto las poblaciones y actividades económicas actuales como las probables (NP2:568), en el informe final también el uso económico futuro de los recursos aparece claramente condicionado por el proceso de poblamiento y por el desarrollo de vías de comunicación. En consecuencia, se estimó “cuál sería el aprovechamiento económico más ventajoso dentro de treinta años” (idem:300-301). Las condiciones naturales permanentes –altitud, calidad del suelo, presencia de bosques, disponibilidad de agua- marcaban ciertos límites a ese pensamiento probabilista, pero: “El resultado general de estos estudios ha sido el de demostrar que la cría de vacunos de raza fina y la lechería serán las industrias principales dependientes de las tierras de la región”, complementándose con las necesarias y extensas reservas forestales, instalaciones para la generación de energía hidroeléctrica y cultivos en extensiones muy limitadas (idem:303). La información aparece sistematizada en cuadros y mapas. Los cuadros (idem:305-343) contienen un mayor nivel de análisis que el texto y que los mapas, por cuanto distinguen clases de tierras agrícolas –con o sin riego-, de áreas forestales –en estado virgen, quemadas recientemente, o quemadas y regeneradas-, de pastoreo –serranías herbosas de la precordillera o la meseta; pastos alpinos a más de 1.500 msnm-, y áreas de lagos. Las doce

coloridas hojas cartográficas plegables, clasificadas por cuencas –lagos Huechulafquen, Lácar, Traful, Nahuel Huapi norte y sur, río Manso, valle de El Bolsón, lagos Puelo, Cholila y Futalaufquen, ríos Futaleufú y Corcovado- se encuentran intercaladas a lo largo de casi toda esta sección del informe referida a las “Riquezas de los Andes” (idem:306-371).

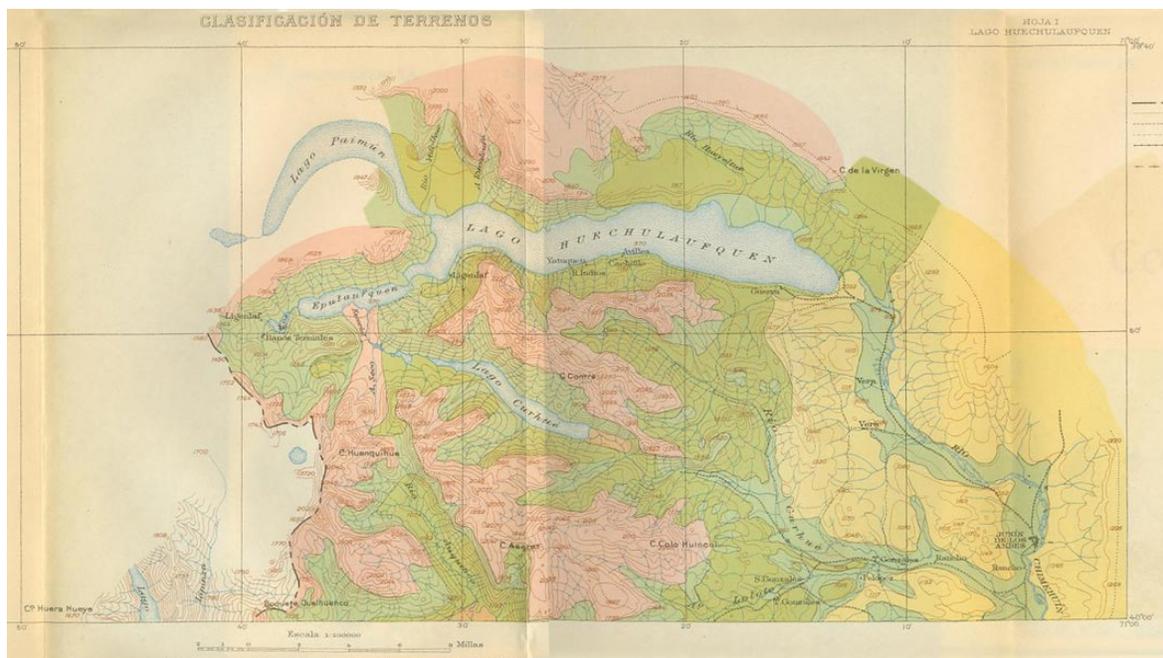


Figura 2. Una hoja de clasificación de tierras: la Hoja 1 (lago Huechulafquen) (Fuente: Willis 1914a, frente a p. 306).

Los recursos del área cordillerana están clasificados en: tierras agrícolas, tierras de pastoreo, bosques y energía hidráulica. Las tierras agrícolas (idem:344-360) son caracterizadas en función de su exposición a heladas y de su necesidad de riego. También se identifican algunos establecimientos pioneros, generalmente propiedad de estadounidenses o europeos, poseedores de chacras, plantaciones de cereales o molinos. Las tierras de pastoreo (idem:360-371), más abundantes, se clasifican según las precipitaciones y la vegetación, que determinan su aptitud para vacunos, ovinos o ambos. Se vuelve a describir una situación caracterizada por el sobrepastoreo y el desorden en el uso de los recursos, y se proponen condiciones de mejoramiento. Los recursos forestales (idem:371-389) son descritos y comparados con los del noroeste de los Estados Unidos, son identificadas las especies explotables, y se vuelve a desarrollar el problema de las talas y quemadas descontroladas, proponiéndose la protección, explotación y reforestación a largo plazo por el Estado. La descripción de los recursos hidroenergéticos (idem:389-426) da lugar a la consideración de su rol en el sistema económico nacional, señalando a la Norpatagonia, en función de la disponibilidad de energía, como la mejor región para una “población manufacturera numerosa” si se realizan algunas represas. Algunas de estas obras servirían a la generación de energía eléctrica para la industria o para los ferrocarriles, otras también al riego o a la alimentación de canales o tuberías.

Volviendo momentáneamente a un punto anterior, podemos observar que la descripción local de la cuenca del lago Nahuel Huapi (idem:199-213), como era ya una tradición establecida en la literatura de viajes por la región, había destacado la zona como objeto de atención preferencial y se detenía en datos que no eran registrados en relación con otras secciones del recorrido. Se desarrollaba, por ejemplo, la comparación con otros lagos de Suiza, el Reino Unido y los Estados Unidos; se transmitía información sobre la historia local desde el siglo XVI en adelante; se analizaba la población desde el punto de vista de su origen étnico –distinguiendo, sobre todo, a los indígenas de los colonos-; etc. El texto culminaba, lógicamente, destacando las posibilidades del extremo oriental del lago como asiento de la futura ciudad industrial, centro de comunicaciones regional, nudo ferroviario y represa hidroeléctrica. Más adelante, en la descripción de los recursos hidráulicos, el Nahuel Huapi era considerado el objeto y “rasgo central” de la región (idem:411). Finalmente, el informe le dedica su cuarta y última sección (idem:427-442), en función tanto de los recursos ya identificados, como del “valor de su belleza escénica como atractivo para el turismo y como fuente de ingreso” (idem:427).

Los dos objetos en que se centra esta parte del informe, relacionados con el Nahuel Huapi, son el Parque Nacional del Sud y la ciudad industrial. De este modo, *El Norte de la Patagonia* se cierra volviendo al esquema dual que atraviesa toda la descripción de los recursos del área cordillerana: la cordillera occidental como recurso turístico, administrado mediante la figura de un Parque Nacional, y los valles orientales como recursos agrícola-ganaderos articulados en torno de un complejo industrial. De todos modos, al momento de presentarse esta primera etapa del trabajo de la CEH faltaban estudios más específicos tanto sobre el parque como sobre la ciudad industrial. Esos estudios fueron realizados en los años siguientes y quedaron inéditos, destinados al segundo tomo del informe.

El plan de desarrollo de la Provincia cordillerana

La idea de plan o de planificación en la obra de la Comisión de Estudios Hidrológicos

La experiencia de Willis en la identificación y clasificación de recursos, su perspectiva comparativa con Suiza y con los territorios montañosos norteamericanos, y su adhesión a los criterios del arbitraje británico sobre los límites argentino-chilenos y al proyecto de Ramos Mexía, le proporcionaron elementos para elaborar una representación amplia de la región bajo estudio. Esta visión se refleja tanto en el título de su informe –*El norte de la Patagonia*– como en el mapa general producido y en las diversas referencias a objetos del paisaje como partes de un conjunto constituido por el corredor norpatagónico, del sur de Chile al Atlántico. Las ideas de Ramos Mexía acerca del desarrollo regional y el proyecto general plasmado en la ley de Fomento de los Territorios Nacionales constituían un marco adecuado. Así, por ejemplo, el desarrollo del puerto San Antonio dependería de la instalación de industrias en la Cordillera y del ferrocarril a Chile (Willis 2001:77); al mismo tiempo, el complejo industrial cordillerano resultaría funcional a la producción lanera de las estancias inglesas –según acordaba Willis con Hackett, su amigo y administrador de la estancia Leleque– (idem:158-159).

En ese sentido, los conocimientos logrados por la Comisión representaban un paso adelante respecto de las ideas básicas formuladas por Ramos Mexía. Según Willis, Ramos intu-

ía rasgos generales del proyecto, pero los planes del ministro le parecían vastos e imprecisos (idem:55,131).

La producción científico-técnica de la CEH entendida como conjunto puede dividirse, efectivamente, en subproyectos: el proyecto Valcheta, el trazado del ferrocarril al Nahuel Huapi y el proyecto Cordillera, subdividiéndose este último en el relevamiento general de vías de comunicación, clasificación de tierras y evaluación de la energía hidroeléctrica, y, en lo referente al área del Nahuel Huapi, al desarrollo turístico del Parque Nacional, a la colonización agrícola y a la ciudad industrial. Los primeros tramos –el proyecto Valcheta[13] y la resolución del trazado del ferrocarril[14]– constituyeron momentos meramente instrumentales y funcionales al tercero: el proyecto Cordillera. Si bien Willis siempre consideró que el área de influencia de sus trabajos era un corredor transversal del mar a la cordillera, y aún de mar a mar, incluyendo al sur de Chile en un corredor bioceánico cuyo eje era, simbólicamente, el paralelo 41º, también entendía que la concreción política del proyecto debía ser la creación de un nuevo Estado provincial identificado con la “Suiza argentina” del área cordillerana norpatagónica, las 1.300 leguas cuadradas entre el lago Huechulafquen y el río Corcovado cuyas tierras fueron clasificadas, con capital en la nueva ciudad de Nahuel Huapi. Este nuevo espacio territorial fue concebido originalmente bajo una estructura dual: de un lado, el Parque Nacional destinado fundamentalmente al turismo, y del otro, las tierras productivas destinadas primordialmente a la ganadería y secundariamente a la agricultura y la forestación, ambas partes articuladas por una red de vías de comunicación y por un nodo administrativo e industrial en la ciudad capital.

De este modo se fue configurando, por ampliaciones sucesivas del propósito inicial, un plan general de desarrollo regional. Esos lineamientos contenían, como es evidente, no una idea aislada de la Patagonia Norte sino su articulación con un proyecto nacional, superador del modelo primario-exportador vigente y orientado a lograr el mismo tipo de desarrollo industrial que los Estados Unidos habían iniciado medio siglo antes (idem:40).

Las vías de comunicación

Los estudios sobre las proyectadas vías de comunicación, a diferencia de otros aspectos del plan norpatagónico, se realizaron y se conservaron en forma dispersa y relativamente desarticulada. Sin embargo, contamos con elementos para determinar su sentido de conjunto.

Siguiendo la cronología de la *Historia* de las tareas de la CEH como narración de sus movimientos (idem:72):

En la primavera de 1911, Willis exploró una ruta por la orilla norte del lago Nahuel Huapi para prolongar hasta Chile el ferrocarril de San Antonio al gran lago (idem:35-37 y 44-48);

En el verano y otoño de 1912, el ingeniero Raeburn y el agrimensor Morgan estudiaron el trazado del tramo del ferrocarril de Huanuluan al Nahuel Huapi por el norte del Anecón Grande (idem:38-44; cfr. NP2:215-220);

Mientras tanto, también se analizaban los dos posibles trazados del ferrocarril del Nahuel Huapi al sur (cfr. Sepiurka 1997:43-46), uno por “la falda oriental del *divortium aquarum* interoceánico, pasando por Ñorquinco, Maitén, Leleque y Esquel”, otro por “la gran

depresión” de los lagos Gutiérrez, Mascardi, Guillermo, Rivadavia y Futalaufquen, pasando por el valle de El Bolsón y por las mejores tierras agrícolas y fiscales;



Figura 3. Mapa general del Norte de la Patagonia, donde se pueden apreciar las vías de comunicación trazadas y proyectadas (Fuente: Willis 1943, mapa anexo) [hacer clic sobre la imagen para ampliarla]

□ En la campaña de 1913, Willis se dirigió a rehabilitar el paso terrestre cordillerano de los Vuriloches, utilizado por misioneros coloniales provenientes de Chile para pasar al área del Nahuel Huapi y largamente buscado después de 1879 tanto por argentinos como por chilenos (Willis 1943:61-67; 2001:126-130);

□ A continuación, Willis y Lewis estudiaron el futuro trazado de una carretera o línea férrea desde El Bolsón hasta el lago Nahuel Huapi (Willis 1943:69-72; 2001:137-138), salvando el desafío de los profundos cañones de los ríos Villegas y Foyel. Luego continuaron hacia el sur, hasta la Colonia 16 de Octubre, explorando caminos alternativos (Willis 1943:71-76 y 83-85; 2001: 98, 108, 135 y 138-143; cfr. NP2:90-214);

□De regreso, se recorrieron otros caminos orientales y se diseñó el trazado del ferrocarril y de caminos del Nahuel Huapi a San Martín de los Andes (Willis 1943:83, 86, 89 y 91; NP2:456-473).

Finalmente, la síntesis elaborada por Willis acerca de los “Estudios relacionados al ferrocarril de San Antonio al lago Nahuel Huapi y a varios ramales del mismo” (NP2:78-89), retoma algunas de las observaciones realizadas en las dos campañas de 1912 y 1913 con el propósito aparente de incluirlas en un informe al ministro. Se refiere a distintos aspectos del trazado y a las conexiones ferroviarias futuras con Neuquén, con Chile y con las vías provenientes del sur en un único “sistema de los ferrocarriles patagónicos” pensado para un proyecto integral de desarrollo (idem:84). La síntesis de la compleja red de vías de comunicación propuesta puede visualizarse en el “Croquis del Ferrocarril de San Antonio y los proyectados ramales” (Willis 1914a: frente a p. 50), y definitivamente en el “Mapa general del Norte de la Patagonia” (figura 3) que acompaña la edición de la *Historia* de la CEH. En este último se superponen dos redes de vías de comunicación: los ferrocarriles por entonces construidos y proyectados, y los caminos –sin distinguir, en este caso, los entonces existentes de los planeados-. Los tres ferrocarriles existentes en la región norpatagónica, de norte a sur, eran el de Bahía Blanca a Zapala, el de San Antonio a Huanuluan y el de Puerto Madryn a Trelew. Los proyectos consistían en la prolongación de los tres hasta la cordillera y su interconexión –y conexión con la Patagonia Austral^[15]- por diversos ramales. Esta red se superpondría, como señalamos, con la de caminos. El conjunto de las vías de comunicación proyectadas se puede sintetizar como un sistema de vinculación de la costa y la cordillera patagónica, de la región con Chile y de las partes de la zona cordillerana entre sí.

El informe-síntesis de Willis y varios de los informes técnicos sobre las vías de comunicación se encuentran precedidos, en la documentación inédita de la CEH, por un escrito titulado “Ferrocarriles o Caminos Reales”, redactado por Willis en 1938 como observaciones complementarias (NP2:76-77). En él recuerda el carácter fundamental que tenían los ferrocarriles en el proyecto de Ramos Mexía. Sin embargo, observa que en el cuarto de siglo transcurrido desde los estudios originales hasta entonces se habían dado cambios fundamentales en las modalidades de transporte, generándose ventajas económicas para el transporte automotor sobre caminos de construcción más fácil y económica que los ferrocarriles. Considera, entonces, que bastaría construir “caminos reales” en la zona cordillerana norpatagónica, utilizando los mismos relevamientos topográficos. Sepiurka (1997:47) interpreta, a la luz solamente de un informe preliminar de Frey de 1912, la construcción tardía –terminada en 1945- del ramal de trocha económica conocido como “La Trochita”, entre Ingeniero Jacobacci y Esquel, y pasando por las estancias de El Maitén, Leleque, Fofocahuel, etc., y la no concreción del ramal por el valle longitudinal de la cordillera, como una imposición de los intereses capitalistas ligados a las empresas ganaderas y ferroviarias británicas. Sin embargo, un análisis completo del asunto no puede dejar de lado los extensos estudios técnicos de la CEH y el informe final de Willis, materiales donde las dificultades minimizadas por Frey –los cañones de los ríos Villegas y Foyel- fueron evaluadas en su verdadera dimensión y costos. Finalmente, la realización de la actual ruta 40 reemplazó –de acuerdo con el criterio manifestado por Willis en 1938- al ramal ferroviario intracordillerano proyectado. La realización de “La Trochita” debe atribuirse, entonces, tanto a los

intereses creados por las estancias ganaderas de la zona como a la ausencia de un Estado decidido a llevar adelante el proyecto de la CEH en todas sus facetas.

El Parque Nacional del Sud

El informe *El Norte de la Patagonia* contiene una idea preliminar acerca del parque, que proviene de la experiencia de Willis en la creación del parque del Mount Rainier en los Estados Unidos (Willis 1899; 2001:37,120-121; NP2:39-40) y de la consideración de la zona cordillerana del Nahuel Huapi como destinada a la conservación y el turismo. En la campaña del verano de 1913, decidida la ampliación de los objetivos de la CEH, el primer lugar que recorrió Willis fue, precisamente, el destinado a la actividad turística: la zona al oeste de Bariloche, hasta el actual emplazamiento del hotel Llao Llao, donde imaginó la edificación de residencias en pequeñas parcelas, hoteles, etc. (Willis 1943:55-56). De ese primer recorrido deriva tanto el anteproyecto de Parque Nacional publicado en *El Norte de la Patagonia* como la versión completa inédita (NP2:9-13). El parque proyectado se componía de algunas reservas –entre ellas, la donación de tierras hecha por Francisco P. Moreno en la costa sudoeste del gran lago con ese fin^[16]–, terrenos fiscales y fracciones particulares. Willis prevé la expropiación de los terrenos particulares ubicados en los lugares más deseables y accesibles, la conservación de un mínimo de población permanente para la producción básica y el mantenimiento del parque, las vías de comunicación y la posibilidad de la creación de un parque chileno adyacente –anticipando un proceso de integración binacional que recién en la actualidad se está poniendo en marcha–. Finalmente, se define: “¿Qué es un Parque Nacional? ¿Una región salvaje destinada al placer de cazadores o alpinistas ocasionales que tengan deseos de afrontar las dificultades de los cerros des poblados? Es una concepción que parece común, pero que no tiene razón. Un Parque Nacional es una zona reservada por el Estado para el placer y el bienestar de toda la población.” (Willis 1914a:430)

Willis planeaba escribir una obra específica sobre el parque y esbozar su reglamento, para cuyo fin realizó exploraciones, encargó estudios específicos y elaboró un proyecto de ley para el Parque Nacional del Sud (NP2:25-30) en el que le asignaba el doble propósito de conservar bajo un régimen de explotación racional los recursos naturales en general y el bosque en particular, y de ofrecerlos para el disfrute turístico democrático del pueblo de la nación, lo que implicaría una importante intervención estatal en la creación de infraestructura y en la regulación de su funcionamiento.

La Ciudad Industrial de Nahuel Huapi

Complementariamente con el Parque Nacional, el proyecto de desarrollo cordillerano contenía, como ya hemos señalado, la idea de un desarrollo industrial centrado en la futura ciudad de Nahuel Huapi. En la misma campaña del verano de 1913 que Willis dedicó a la exploración de la futura zona turística cordillerana y de las zonas colonizables hasta el noroeste chubutense, se comenzó a dar forma a esta otra idea:

“una ciudad progresista de muchos miles de ciudadanos industriosos ocupados en las manufacturas, el comercio, la educación y los deportes, ganando prosperidad para ellos mis-

mos y riquezas para la República de los recursos de la Cordillera, y recibiendo del medio ambiente el vigor, la inspiración necesaria para la elevación del pensamiento y de la iniciativa nacional.” (Willis 1943:96; cfr. 1914a:436)

Sería la capital de una provincia que iría desde Junín de los Andes hasta la Colonia 16 de Octubre, situada sobre un ferrocarril transcontinental y en el área del lago Nahuel Huapi. La sección oeste del lago quedó descartada porque “no era consecuente con los fines del Parque que la industria entorpeciera la tranquilidad de la naturaleza” (Willis 1943:97).

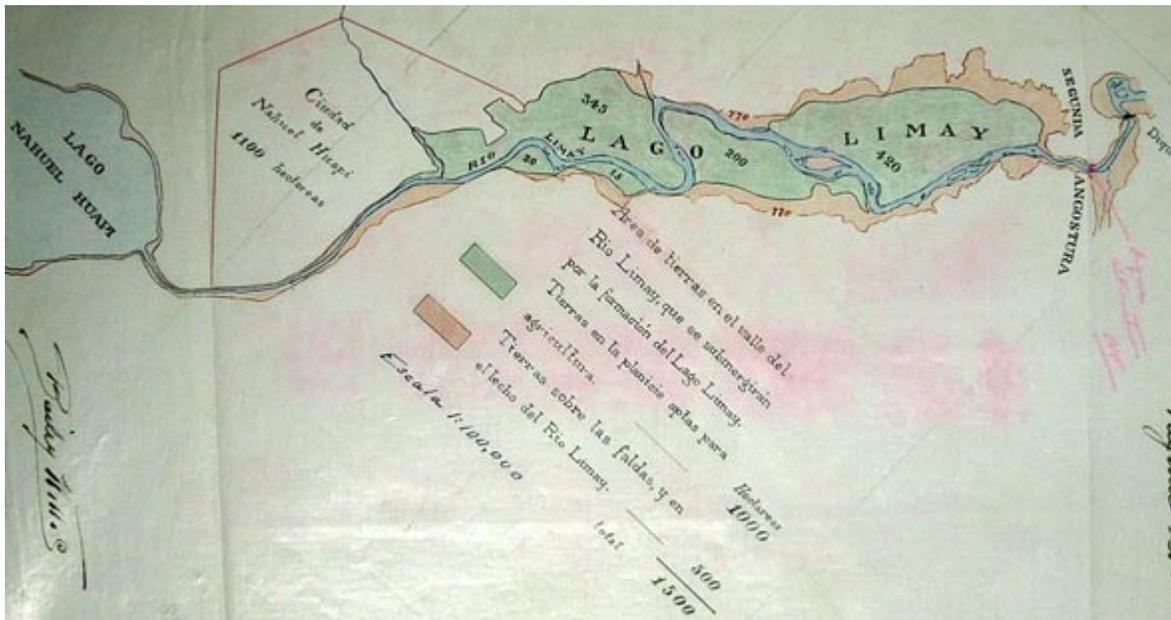


Figura 4. Diseño del área seleccionada para la ciudad industrial de Nahuel Huapi y el lago Limay, en dibujo de puño y letra de Bailey Willis (Fuente: NP2:222)

Las ideas centrales del informe presentado personalmente por Willis al gobierno (NP2:222-270) fueron posteriormente volcadas en el final de *El Norte de la Patagonia* (Willis 1914a:432-442). El informe contiene el mapa del lugar de la ciudad y del futuro lago Limay, dibujado por Willis (figura 4), un esquema general del trazado urbano, el texto del proyecto y otros materiales complementarios. Comienza explicando las razones de fondo que llevaron a Ramos Mexía, “estadista perspicaz” (Willis 1914a:437), a prever un desarrollo industrial de la cordillera norpatagónica y a encargar los estudios, dadas determinadas materias primas, disponibilidad de energía hidroeléctrica y mercado consumidor en la Argentina agrícola. Si los Territorios norpatagónicos fueran destinados exclusivamente a la ganadería y la exportación, “sólo habría ocasión para el desarrollo de una población de negociantes extranjeros en el término del ferrocarril”, idea que no era la del ministro Ramos Mexía (NP2:226) pero que se aproxima lamentablemente a la trayectoria posterior de la región. En el Nahuel Huapi estaban la fuente de energía, las materias primas y el clima propicio, y se veía “atractiva la naturaleza para la gente vigorosa de las naciones industriales del norte”, para la producción de textiles, artículos de cuero, de madera, sustancias químicas y nitratos fertilizantes. La Argentina producía y exportaba las materias primas de buena parte de los productos manufacturados que importaba, pero el crecimiento de su

mercado interno marcaba una tendencia a romper esa dependencia, sustituyendo el costoso carbón por la energía hidroeléctrica (Willis 1914a:438; NP2:227-228). San Carlos de Bariloche no fue considerado un lugar apto para la ubicación de la nueva ciudad, por sus limitaciones topográficas, su exposición a los vientos y su ubicación a la entrada del futuro Parque Nacional (NP2:235; Willis 1914a:440; 1943:98). La desembocadura del Nahuel Huapi sería el punto de convergencia de los futuros ferrocarriles a San Antonio, a Neuquén, a Valdivia, a San Martín de los Andes, y de los caminos al Alto Chubut y al valle central que bordea el lago Gutiérrez, y por lo tanto el punto elegido. El sitio sobre la Segunda Angostura contaba con un llano de 1.100 ha con suave declive, accesibilidad a los futuros ferrocarriles y a la navegación por el Limay, disponibilidad de agua, protección de los vientos y separación de la zona turística por la morena del Nahuel Huapi (Willis 1914a:440-441). El informe completo, inédito, contiene mayores precisiones relacionadas con las condiciones del sitio elegido, especificaciones técnicas de la represa a construir, los medios por los que se lograría “la comodidad y salud de la población”, el diseño urbano, etc. Algunos de sus aspectos también se encuentran desarrollados en un documento sin firma titulado “The City of Nahuel Huapi” (NP2:292-306).

Sin haber accedido a la documentación inédita de la CEH, Lolic (2001) alcanza a destacar algunas características del diseño que dan fe de las influencias en él de modelos teóricos de prestigio internacional. Por ejemplo, elementos característicos de la ciudad liberal como los distritos diferenciados, el ferrocarril y las diagonales, o el influjo de los modelos estadounidenses de Washington y Chicago. En esta ciudad de nueva fundación se destacarían, según Lolic, las instalaciones militares y la universidad –una originalidad, esta última, absoluta en el contexto latinoamericano, precursora de ciudades universitarias erigidas décadas después-, y en cambio brilla por su ausencia una institución tan tradicional en Latinoamérica como la Iglesia Católica. También es de destacar la continuidad de la idea de la ciudad de Nahuel Huapi en un proyecto del urbanista José María Pastor, del año 1948 (idem:11-12). También debe tomarse en cuenta -aunque no es explícita en Willis más allá de la consideración general de la comodidad y la sanidad de la población- la influencia de las ideas higienistas de la época respecto de la disponibilidad de agua potable, la facilidad de desagüe, la circulación del aire, el ancho de las calles, la orientación de las casas, la forestación del espacio urbano y la amplitud de los espacios verdes respecto de la superficie total prevista para la planta urbana.

La comisión interministerial que recibió el informe de Willis lo aprobó en sus líneas generales (NP2:271-290), abriendo la posibilidad de revisar los límites de los Territorios Nacionales en la región, y ubicar la capital de un nuevo Territorio en el Nahuel Huapi, reuniendo fines administrativos y turísticos. En una serie de observaciones agregadas en 1938 (NP2:347-349), Willis abunda en la explicación de la historia geológica del lugar y su relación con el diseño del dique, y finaliza señalando que ni el dique ni la ciudad se habían construido para entonces, pero “Hemos descubierto la Ciudad de los Césares. No hay más que construirla”^[17].

La ciudad industrial de Nahuel Huapi, la Mendoza del Sur o la nueva Ciudad de los Césares, núcleo duro del proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía, fue imaginada y representada en sucesivas aproximaciones. A diferencia del proyecto del Parque Nacional o de otros aspectos del plan norpatagónico, el proyecto de la ciudad fue cuidadosamente exa-

minado, a iniciativa del presidente Sáenz Peña, por funcionarios de otros departamentos del gobierno nacional. Finalmente, el proyecto sufrió los vaivenes de la crisis política que acabaría con la carrera política de su mentor.

El plan de colonización y los sujetos del progreso

En febrero de 1913, acampando junto al lago Hess en busca del paso de los Vuriloches, Willis pasó un día lluvioso “redactando un plan para la colonización de los Andes, que más tarde fue aprobado por Ramos” (Willis 2001:128). El plan no formaba parte de los estudios previstos y se conecta, como ya veremos, con otros escritos de Willis acerca del tema de la inmigración, pero su interés radica en que forma parte de un mismo mapa conceptual con los otros aspectos que consideramos partes fundamentales del plan norpatagónico: el Parque Nacional, la Ciudad Industrial y las vías de comunicación. Una muestra del interés en la idea es el hecho de haber sido incluido, ese documento, en la publicación de la *Historia* de la CEH (Willis 1943:125-146).

La comparación con Suiza, que ya era un lugar común para los exploradores de la Norpatagonia andina, le inspiró –“mientras cabalgaba por la Cordillera”- la posibilidad de sistematizar sus observaciones en un conjunto:

“El gobierno poseía ciertos bienes, las tierras y las concesiones para los ferrocarriles y las obras hidráulicas. Con ellos podría atraer el capital, imponiéndole condiciones adecuadas de responsabilidad y oportunidad. Y también podría decidir sobre la calidad de los inmigrantes que ocuparán la tierra prometida. Mi mente se dirigió hacia los checos, gente del bosque e industriales de probada civilidad. Pensé en Osorno y sus prósperos pioneros teutones. La empresa podría ser exitosa, pero no lo sería si caía en manos de los burócratas. Pensando así, el día que estuve encerrado por la tormenta en el lago Hess, escribí una larga carta a Ramos describiendo las relaciones que debería haber entre el gobierno, un sindicato y los colonos. Un tiempo después recibí una respuesta favorable, en la que daba su aprobación al plan general. Y mientras tanto nosotros habíamos avanzado con nuestras investigaciones.” (idem:133)

El documento repite algunas observaciones generales sobre la región y su futuro como centro industrial, pero agrega un dato no abordado en los estudios de la CEH: los sujetos de ese desarrollo,

“gentes progresistas cuya inteligencia, economía e iniciativa desarrollarán los recursos de esta maravillosa región [...] tendrán inteligencia, capacidad y carácter de acuerdo con la inteligencia, capacidad y carácter de sus padres [...], gentes cuya habilidad superior contribuiría al poder argentino [...] hombres de habilidad y empresa en los ramos de agricultura, ganadería, comercio e industria fabril” (idem:126-127).

Tanto en sus memorias como en un breve comentario escrito en 1938 sobre el plan de colonización, el estadounidense se refiere a los “checos” (Willis 2001:133) o a los “checoslovacos, cuya capacidad y espíritu democrático se han demostrado tan evidentemente” (NP2:43-44), como colonos ideales. En lo práctico, Willis propone la cooperación entre tres agentes: el gobierno como autoridad superior representada por un funcionario especial seleccionado por mérito, los colonos que adquirirían tierras y medios de vida, y una empresa inversora^[18] que actuaría como agente de colonización siendo remunerada con dinero, tierras o franquicias. La empresa proveería un capital inicial; fomentaría la coloni-

zación mediante la publicidad en los Estados Unidos y Europa, la investigación acerca de los posibles colonos y su ubicación en las tierras cordilleranas sin endeudarlos; sería remunerada con tierras cuando cada colono recibiera la propiedad de las suyas; realizaría obras públicas de transporte y las explotaría bajo regulación estatal -incluidos un camino longitudinal de San Martín de los Andes a la Colonia 16 de Octubre y sus ramales, un ferrocarril en los mismos rumbos, tranvías eléctricos y vapores locales-, quedando la línea de San Antonio a Chile en manos del Estado, y podría realizar obras de energía hidráulica en forma subsidiaria del Estado. Estas últimas se consideraba que debían ser de construcción estatal, aún cuando fueran concedidas temporalmente a la empresa, y destinadas finalmente a la propiedad de la comunidad beneficiaria. La empresa también iniciaría, sin establecer monopolios, el desarrollo de manufacturas de lana y cuero -y, posteriormente, de carnes, lácteos y maderas- destinadas a los grandes centros urbanos y consumidores del país, compitiendo con productos extranjeros bajo condiciones de protección arancelaria y percibiendo también un subsidio estatal por tiempo limitado -bajo un régimen similar a los de promoción industrial que se aplicaron en épocas posteriores-.

Las oportunidades de inversión para la empresa serían principalmente la compra de tierras, la realización de usinas energéticas y vías de comunicación, y el comercio, pero encontraban las limitaciones de no haberse terminado el ferrocarril de San Antonio al Nahuel Huapi y de no haberse adoptado todavía una política definida de tierras en el área, mensurándolas y subdividiéndolas de acuerdo con su clasificación.

Los colonos, considera Willis, deberían ser personas de inteligencia, educación e iniciativa, es decir "superiores al término medio del campesino alemán, francés o inglés" (idem:141). La empresa facilitaría su traslado e instalación. Esta operativa y el hecho de que la empresa recibiría tierras solamente cuando las adquiriera el colono, producirían una identidad de intereses. El Estado concurriría a estos objetivos dictando una ley de colonización de la zona cordillerana, mensurando y subdividiendo la tierra, haciendo un contrato con la empresa, facilitando el traslado de los colonos, mejorando la eficiencia de la administración pública de los Territorios, asegurando la educación de la nueva comunidad y prestando servicios de correo, telégrafo, teléfono y caminos.

A ese plan inicial se agregan tres escritos sin fecha, inéditos, titulados "Principios de una base de fomento" (NP2:64-65), "Base de un acuerdo de fomento" (idem:66-67) y, en inglés, la "Propuesta base de un contrato entre el Gobierno argentino y una empresa para desarrollar la población y los recursos de la Patagonia Norte por medio de los ferrocarriles, las tierras y las aguas"^[19] (idem:68-74). La "Base de un acuerdo..." mencionada en segundo término es la traducción de las condiciones contractuales previstas en la "Propuesta..." redactada originalmente en inglés. En el primero de los documentos se sintetiza la política de fomento de los Territorios por medio de los ferrocarriles estatales, fundada en la necesidad de conservar la propiedad estatal sobre las aguas y su energía, y en la posibilidad de entregar en concesión la realización de las obras y su explotación por un tiempo. La propuesta de contrato considera las condiciones naturales de la zona, la dependencia de la Argentina respecto de las manufacturas europeas y las posibilidades e interés en desarrollar industrias propias con los recursos de la región y sin endeudamiento externo. En las páginas siguientes, desarrolla los requisitos en relación con el ferrocarril, las tierras fiscales y las aguas.

La cuestión del origen étnico de los futuros ciudadanos norpatagónicos era un tema que, evidentemente, preocupaba a Willis y se adecuaba a la concepción de la región como escenario de un verdadero experimento biopolítico, idea propia del reformismo liberal argentino. El tema vuelve a aparecer, más extensamente desarrollado y fundamentado, en un artículo publicado por Willis en 1914 en una revista titulada, significativamente, *The Journal of Race Development* (Willis 1914b), y reproducido en castellano en la *Historia* de la CEH (Willis 1943:149-170): “Las bases físicas de la Nación argentina”. Considera el ambiente como factor decisivo del progreso, estima que en toda América las razas europeas estarían evolucionando y modificando, a su vez, el ambiente, y se centra en la comparación entre los Estados Unidos y la Argentina, dos pueblos de zonas templadas distanciados solamente por cincuenta años en el camino del desarrollo de sus recursos. Willis veía en la Argentina condiciones similares a las de los Estados Unidos para convertirse en escenario del progreso, pero también observaba las limitaciones derivadas de una estructura social fragmentada, de una distribución de la tierra propensa a la concentración, y de la falta de conocimientos científicos, para que los argentinos evolucionaran hacia el “tipo más elevado” del hombre panamericano.

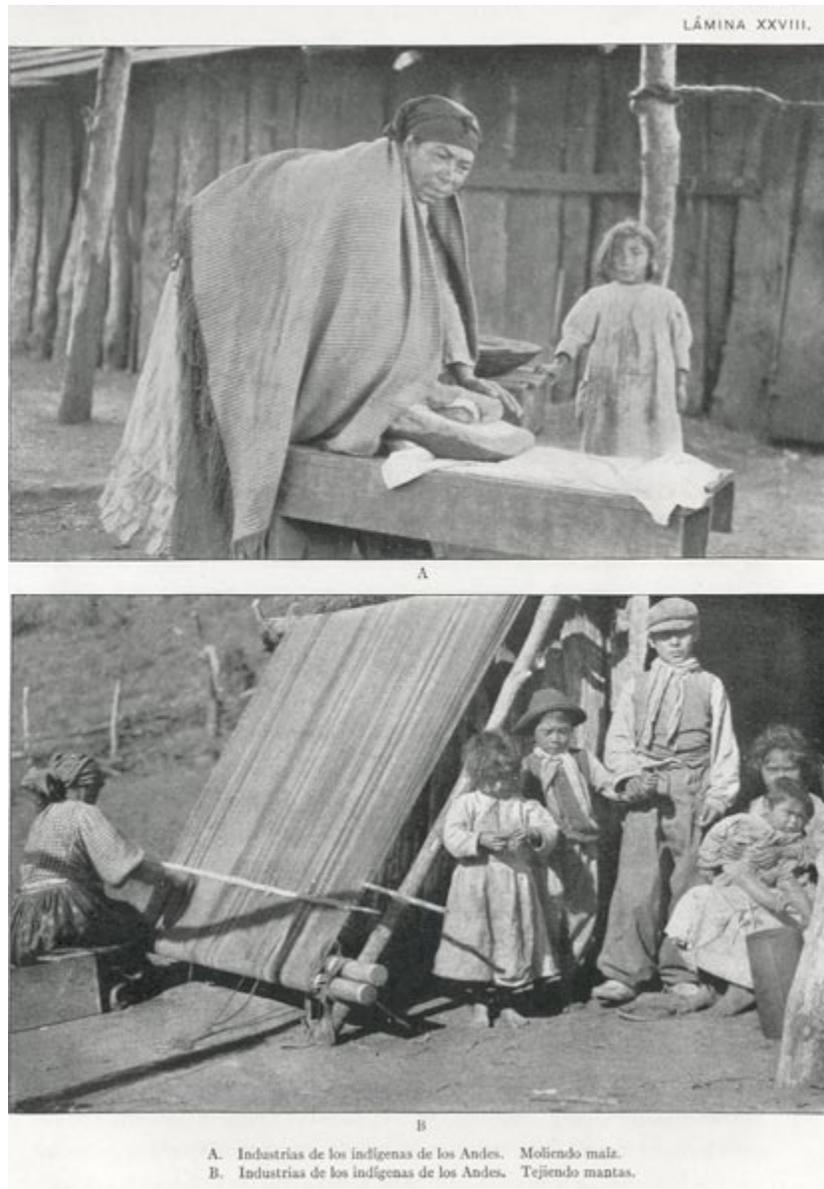


Figura 5. “Industrias de los indígenas de los Andes”, “Moliendo maíz” y “Tejiendo mantas” (Fuente: Willis 1914a, frente a p. 302). ¿Consideraba Willis que los indígenas y mestizos de la región eran aptos para su proyecto agroindustrial? Estas y otras fotografías parecen afirmarlo, aunque no consta en sus escritos.

Viendo el proceso en perspectiva, tres décadas después, Willis admite el alto grado de utopía presente en ese plan, y lo dificultoso del contexto político en el que fue propuesto: “Cuando [...] dirigí a Ramos el esbozo de un plan para la colonización y el desarrollo de la cordillera, no existía el interés de los colonizadores ni del público, apenas contábamos con el embrión de un parque nacional. Escribí sobre una organización tripartita que incluyera una oficina gubernamental, un sindicato fuerte y una población seleccionada. Ramos Mex-

ía aprobó el plan; en la plenitud de su mandato, tal vez lo hubiera puesto en práctica, pero ya era demasiado tarde. [...] Ramos había perdido el control del Congreso y sus enemigos lograron que cayera.” (Willis 2001:180-181)

En síntesis, Willis agrega a los estudios demandados por Ramos Mexía una serie de consideraciones de su propia cosecha acerca de la forma, los actores y los sujetos concretos que deberían –desde su punto de vista- obrar la colonización de la región estudiada. Su propuesta es consistente con el tono probabilista y negociador que atraviesa al plan norpatagónico en general. Tres agentes –el Estado, los colonos y una empresa colonizadora- deberían coincidir en sus intereses y articular sus compromisos de tal modo de producir un desarrollo regional caracterizado por el poblamiento y por la explotación intensiva y a largo plazo de los recursos naturales.

Algunas lecturas posteriores del proyecto de la CEH

La abundante información producida por los trabajos de la CEH, su carácter proyectivo y las circunstancias en que esas tareas se vieron interrumpidas, dieron pie a una serie de relecturas e intentos de actualización, a lo largo del siglo XX. Es de destacar que prácticamente todas las relecturas realizadas por otras personas no directamente involucradas en la CEH se fundaron solamente en la documentación publicada, es decir, el primer tomo de *El Norte de la Patagonia*, la *Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos* y, en menor medida, los recuerdos de Willis reunidos en *Un yanqui en la Patagonia*.

El primero de los protagonistas del proceso en retomar las propuestas de la CEH recién disuelta fue Emilio Frey, el más calificado agente de la política nacional en el Nahuel Huapi-, cuando en 1916 y alentado por Moreno, elevó un memorial en nombre de los barilo-chenses invitando al nuevo presidente Hipólito Yrigoyen a visitar la región y expresando algunas de las aspiraciones locales.^[20] En el contexto de la crisis de la economía agrícola regional (Bessera 2006:9; cfr. Méndez e Iwanow 2001:156-160), esta mirada local sobre el desarrollo volvía sobre algunos de los contenidos del proyecto de la CEH y subrayaba la nueva alternativa económica representada por la actividad turística. Frey, desde 1922, como primer director del Parque Nacional del Sud y autor de su proyecto inicial, y el empresario italiano-barilo-chense Primo Capraro, hasta su muerte en 1932, fueron los principales impulsores de un proyecto de desarrollo local cada vez más volcado a la actividad turística (Méndez e Iwanow 2001:160-164; Bessera 2006:11-12). De modo que una versión local del proyecto de la CEH se incorporó al imaginario regional sobre el desarrollo de la zona cordillerana norpatagónica y del área del Nahuel Huapi en particular.

Ramos Mexía, cuyas memorias quedaron truncas a su muerte en 1935, precisamente cuando estaba por redactar sus recuerdos posteriores a 1911, reconoce en el prólogo a la obra del coronel José María Sarobe sobre la Patagonia (Sarobe 1935:7-16) la vigencia que aún conservaban, desde su mirada, algunas de las ideas de su plan de fomento y de los estudios de Willis: en primer lugar, la de considerar a la Patagonia como compuesta por “dos países” distintos –la meseta y la cordillera-; en segundo lugar, sus iniciativas relacionadas con los ferrocarriles –“obra de argentinización de los valles andinos”- y con la distribución de la tierra pública –contra “el monstruoso latifundio aún en manos del Estado”-. Ramos ya había atribuido en numerosas oportunidades la frustración de su plan de fomento a la decisión estatal de suspender la venta de tierras fiscales en los Territorios, pie-

za clave del mecanismo financiero previsto (Ramos Mexía 1913:74-76; 1915:126-127; 1921:18, 121 y 131-132). En cambio, comparte con Sarobe la posición crítica frente a la construcción de caminos carreteros en lugar de ferrocarriles, ya que los considera más costosos en el largo plazo (Sarobe 1935:9-16). Sarobe, que representa una continuidad ideológica importante con Ramos en el marco del nacionalismo conservador de los años '30, valoraba particularmente las propuestas de la CEH relacionadas con la conservación del bosque andino, con el desarrollo industrial y con el sentido democrático de los Parques Nacionales (idem:163-166, 217-223, 266).

Las notas agregadas por el propio Willis a la documentación que cedió a Parques Nacionales en 1938 también sirven de relectura de sus proyectos de un cuarto de siglo antes, con la perspectiva adquirida a través del paso del tiempo y de las nuevas circunstancias. En algunos aspectos concretos, como cuando recomienda la construcción de caminos en lugar de ferrocarriles, revisa y actualiza las conclusiones de sus estudios. En otros, ratifica sus convicciones.

La admiración por la obra de Willis y por los proyectos de Ramos Mexía para la Patagonia resurgió cuando los conservadores volvieron al poder, en la década del '30, bajo la influencia también del nacionalismo de entreguerras, que revalorizó –como en el caso de Sarobe- los recursos de la región. Exequiel Bustillo, por ejemplo, gestionó en 1937, como director de Parques Nacionales, la recuperación del material documental que conservaba Willis, avaló la publicación de la *Historia de la CEH* en 1943 y retomó claramente, al fundar el Parque Nacional Nahuel Huapi en 1934, el proyecto del estadounidense, si bien despojado de su sentido democrático original. El presidente (1958-1963) Arturo Frondizi, derrocado por un movimiento militar y recluido en Bariloche, descubrió allí la historia de la CEH y propuso rescatar del olvido a sus actores, víctimas de los “políticos del atraso” (Frondizi 1964:7-8). Desde su perspectiva nacionalista y desarrollista, exalta también la conquista militar de la Patagonia, y la visión estatista e industrialista de Ramos Mexía acerca del petróleo y los ferrocarriles.

Los trabajos de la CEH aparecen así, a lo largo del siglo XX, apropiados en general por la lectura de sectores conservadores y carentes de un enfoque progresista capaz de rescatar los aspectos de pensamiento crítico presentes en la obra de Willis.

Los límites políticos del proyecto de Ramos Mexía

El punto débil del proyecto de fomento de los Territorios, desde el punto de vista de las ideas de la época sobre el desarrollo económico –o al menos desde la posición mayoritaria en el Congreso-, parece haber residido en el propósito de realizar una fuerte inversión pública en los espacios recién incorporados al país, en detrimento de las zonas de más antiguo poblamiento y desarrollo (cfr. Cárcano 1925:467-499). Esto le granjeó la oposición de muchos representantes parlamentarios de las Provincias, que se sumó a la oposición de los representantes de capitales ferroviarios y terratenientes privados. Frente a los temores despertados por la situación financiera argentina entre 1912 y 1914, Ramos preveía –equivocadamente- el pronto fin de la “crisis balcánica” y defendía la posibilidad de financiar las obras con endeudamiento externo (Ramos Mexía 1913:15-63), pero, ya en 1911 la desvalorización de la tierra dificultaba el financiamiento de las obras mediante su venta. De a poco se fue imponiendo la idea del fracaso de la ley 5.559, y de que sólo la concu-

rrencia con los capitales privados para la conclusión de los ferrocarriles y la colonización de las tierras públicas podría salvar el proyecto. Estos aspectos no deben hacer olvidar la oposición activa, ya señalada por el mismo Willis en sus memorias y por otros autores, ejercida contra el proyecto por los intereses representativos de los capitales británicos y sus socios en la Argentina, que competían por los mismos recursos: las mejores tierras de la Patagonia y los ferrocarriles que las servirían.

Conclusión: en negociación con los límites del reformismo

Las obras de la CEH contienen distintos niveles de concreción de un proyecto: desde las observaciones empíricas más elementales vinculadas con los aspectos técnicos de las obras y organizadas en descripciones sistemáticas, hasta una serie de derivaciones expresadas en forma de comparaciones generales y concretas, juicios de valor, opiniones y ensañaciones, que forman parte de la misma racionalidad utilitaria. El sentido general de esas conclusiones propias de Willis contiene una intención más o menos explícita, según los casos, de reformular las relaciones de producción y el ordenamiento territorial consiguiente, establecidos por los factores de poder de la Argentina durante el proceso de la conquista de la Patagonia y la formación de los Territorios Nacionales.

Ese reformismo resulta una de las claves de interpretación de los paisajes generados por la mirada de Willis, mediante un discurso que constituye una permanente *negociación* entre su mirada imperial externa –estructurada en torno de la idea de los Estados Unidos como modelo a seguir–, la mirada del colonialismo interno de los liberales reformistas que gobernaban en Buenos Aires y un abanico de miradas locales que van desde la de Frey hasta las de los peones indígenas que acompañaron a la Comisión, pasando por colonos, pobladores locales, estancieros y comisarios fronterizos con los que Willis dialogó durante sus campañas.

De esa negociación y construcción colectiva del paisaje resulta un programa de obras públicas y de reformas que –como no podía ser de otro modo– aparece formulado en términos probabilísticos respecto del futuro y a menudo críticos respecto del pasado y del presente regional. Willis dice, en definitiva, que el desarrollo norpatagónico, tal como Ramos Mexía y él lo pensaron, sería posible *siempre y cuando se dieran determinadas condiciones de muy difícil concreción*. En este sentido, advertimos que el discurso de la CEH completa el giro, respecto de la idea del progreso regional, iniciado por los liberales reformistas en los años del cambio de siglo. Si en el discurso de los hombres representativos del régimen oligárquico, en la etapa inmediatamente posterior a la conquista, el progreso de los nuevos Territorios Nacionales era narrado como parte de un *continuum* naturaleza-sociedad que se produciría espontáneamente, después de la crisis de 1890 y más claramente en la segunda presidencia de Roca (1898-1904), se advierte que ese progreso espontáneo no se ha producido, que no podría inscribirse en la evolución natural de las cosas sino que debería derivar de decisiones y procesos políticos e intencionales. En ningún otro momento de los proyectos para la Patagonia más que en los planes de Ramos Mexía y Willis se lee tan claramente la idea de que esas decisiones estaban definitivamente en el campo de lo político, es decir de lo controvertido y de lo posible, que debían ser instaladas en el debate público y que su realización dependía de una serie de condiciones y encontraría límites. Esas condiciones venían dadas, en parte, por el cambiante escenario inter-

nacional, en parte por la también crítica situación de los factores de poder político en la Argentina, y en parte por los movimientos de los factores de poder permanentes –el “Imperio invisible del capital”, como lo llamaba Willis– relacionados con el modelo de inserción de la región y del país en el sistema mundial. Mediante una lúcida lectura de estas circunstancias, Willis produjo, entonces, un discurso *posibilista*, y no ingenuamente optimista, respecto del plan de fomento de los Territorios, determinando con precisión, para cada aspecto, qué condiciones deberían cumplirse para que las propuestas fueran posibles.

De acuerdo con esa coyuntura política, se advierte que en la misma medida en que el plan de desarrollo se fue ampliando progresivamente, también se fue volcando hacia la idea de que no sería el Estado sino el capital privado –la empresa que prevé Willis en su carta del lago Hess– el actor económico capaz de llevar adelante las obras públicas necesarias.

El límite más evidente, entonces, que encontraba el proyecto de Ramos Mexía y Willis para la Patagonia era el modo mismo de articulación de la región con la nación, la racionalidad utilitaria y funcionalista instalada en la Patagonia tras su conquista, que buscaba la maximización de sus beneficios o la explotación más eficaz de la naturaleza –siempre dentro del marco del capitalismo– pero desde una lógica desplazada respecto del proyecto de “fomento de los Territorios”. Si a Ramos Mexía y a Willis les parecía que la Argentina debía desarrollar la colonización agrícola, los cultivos de secano, las agroindustrias, etc., no había indicios de que a los factores de poder real del país les haya interesado, ni en ese momento ni antes ni después, poblar ni desarrollar la Patagonia en ese mismo sentido.

Notas

[1] El trabajo pertenece al proyecto de investigación 04-H082 *La contribución científica a la resignificación de la Patagonia, 1880-1916*, dirigido por el autor en la Universidad Nacional del Comahue, Argentina. Algunas de sus líneas iniciales fueron presentadas y discutidas en el VII Congreso Argentino-Chileno de Estudios Históricos e Integración Cultural (Salta, 25-27 abril 2007) y en las XI^{as} Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia (Tucumán, 19-21 setiembre 2007). Agradezco los comentarios y aportes recibidos allí.

[2] Bailey Willis (n. Idlewild-on-Hudson, New York, 1857; m. Palo Alto, California, 1949), formado como ingeniero civil y de minas, se inclinó a la geología, trabajando inicialmente para el Northern Pacific Railroad y luego (1884-1915) para el United States Geological Survey en la etapa de su organización. Enseñó en la Johns Hopkins University (1895-1902) y en la Stanford University (1915-1922), publicó importantes y abundantes trabajos, encabezó exploraciones geológicas en China (1903-1904), Argentina (1911-1914), Chile (1923), el este de África (1929) y Asia (1937), y recibió premios y distinciones en Estados Unidos y Europa. Participó de la fundación del parque nacional Mount Rainier en 1899 y se comprometió con la conservación de la naturaleza. Desarrolló teorías sobre los movimientos sísmicos y la estructura e historia geológica de la superficie terrestre. Cfr. SMITH 2005; CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE; MOUNT RAINIER; KING ET AL. 1997; WILLIS 2001.

[3] Acerca de las motivaciones del reformismo liberal, cfr. NAVARRO FLORIA 2004, ROCK 2006:265ss y RUFFINI 2006:2-9; el proyecto de Pellegrini, en Pellegrini 1941, V:397-400 y NAVARRO FLORIA 2004:75-76; sobre los proyectos de

Ramos Mexía, v. RAMOS MEXÍA 1908; 1936:228 y 286-297 y 360-363; 1921:121 y 131-132; FRONDIZI 1964:15-17; SEPIURKA 1997:21-22; TORRES, CISELLI y DUPLATT 2004:12 y 18; acerca de su inspiración estadounidense, cfr. NAVARRO FLORIA 2000; ROCK 2006:25; LOLICH 2001:9-11; SCARZANELLA 2002:2; la ley 5.559, en REPÚBLICA ARGENTINA 1907a:68; 1907b:497-499.

[4] Según Willis (NP2:380), él llevaba al Congreso de Buenos Aires la propuesta de sumar a América del Sur al acuerdo internacional alcanzado en 1909 para realizar un levantamiento cartográfico mundial. Estimamos que se trataría de la realización del Mapa al Millonésimo acordado en Ginebra en 1908 y en Londres en 1909 (cfr. LOIS Y ZUSMAN 2007:9).

[5] En nota a pie de página, Willis detalla la composición de la CEH y explica que el contrato inicial de dos años se prorrogó primero hasta fines de 1913 y nuevamente en 1914. En sus memorias recuerda a “un equipo selecto de jóvenes norteamericanos”: el geólogo Chester W. Washburne, el geógrafo económico Wellington D. Jones, el geólogo-explorador John Rothwell “Bill” Pemberton y los topógrafos C.L. Nelson, W.B. Lewis y Eberly (WILLIS2001:60,133; cfr. WILLIS 1943:5-6; WILLIS s/f:714).

[6] Sobre el escenario político abierto en 1912, HALPERIN DONGHI 2007:31-69; RAMOS MEXÍA 1913:11; y el testimonio del mismo WILLIS (1943:1-3, 21, 92-93, 101-102, 115-121; 2001:53-56, 75, 161-178). El conflicto entre Ramos Mexía y la mayoría parlamentaria también quedó reflejado en los diarios de sesiones: en 1912 el Senado pide interpelar a Ramos Mexía y un senador lo acusa de malversar fondos públicos (REPÚBLICA ARGENTINA1912a:637-643); los proyectos legislativos de Moreno, en REPÚBLICA ARGENTINA 1912b:972-980,982-983 y 1104-1107; en 1913 se aprueba un presupuesto con importantes recortes para su área (REPÚBLICA ARGENTINA1913:I,181ss), pocas semanas después –en julio- Ramos renuncia, y más tarde el Congreso amplía el presupuesto a su sucesor Meyer Pellegrini (REPÚBLICA ARGENTINA 1913:II,1124-1125 y 1167).

[7] Los originales se conservan en NP2:474-563.

[8] CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documento 156.

[9] CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documento 179.

[10] Significativamente, cuando el terrateniente estadounidense George Newbery ofrece al gobierno nacional la donación de las tierras necesarias para la fundación de la ciudad industrial de Nahuel Huapi en agosto de 1914, el director general de Ferrocarriles Pablo Nogués responde que el Ministerio del Interior debería tomar nota del ofrecimiento para el futuro, dado que “la fundación y traza de ese pueblo no se ha resuelto todavía”, mientras que el director general de Territorios Nacionales Isidoro Ruiz Moreno devuelve el expediente a Obras Públicas alegando que es un proyecto “en estudio”. Obras Públicas lo archiva en octubre del mismo año porque considera que el proyecto “no existe”. AGN-AI, OOPP, caja 318, expte. 8604/1914. Sobre el rol de Newbery en relación con la colonia estadounidense local, cfr. JUÁREZ 2005:133-145.

[11] CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documentos 210, 214, 215, 231 y 242; y bibliorato 7, Libro, documento 1. Frey (1872-1964), de familia suiza, fue asistente de Francisco Moreno en el peritaje de los límites con Chile y luego de Willis, más tarde intendente del Parque Nacional Nahuel Huapi y director de la Oficina de Tierras de Bariloche.

[12] En 1938 Willis donó el original de la *Historia de la Comisión* al Museo de la Patagonia (San Carlos de Bariloche) –de donde el Ministerio de Agricultura la editó en 1943- y cedió mediante retribución el original del tomo II del informe a la Administración de Parques Nacionales (WILLIS 2001:179-180; NP2:4-7; BUSTILLO 1968:390-398; FRONDIZI 1964:51-52 y 61-62; SEPIURKA 1997:53-62), donde aún hoy permanece inédito y lo hemos podido consultar.

[13] El proyecto Valcheta, además de resolver inmediatamente el problema del abastecimiento de agua dulce al puerto de San Antonio y al primer tramo del ferrocarril al Nahuel Huapi, se proponía, de acuerdo con las instrucciones de Ramos Mexía, “verificar hasta qué punto se podía explotar en el norte patagónico el cultivo [de] ‘secano’” mediante la realización de experiencias controladas de cultivo de trigo en distintos puntos del corredor, a lo largo del ferrocarril. El éxito de los experimentos y la factibilidad de regar 4.000 ha en cercanías de Valcheta sólo sirvió “para fortalecer la oposición de algunos a la política de fomento”, presumiblemente a causa del temor de que la Patagonia compitiera exitosamente con otras zonas cultivadas de país (WILLIS 1943:18-19).

[14] El trazado del ferrocarril, la segunda misión asignada a la CEH, comenzó consistiendo en hacer llegar las vías al Nahuel Huapi pero pronto se transformó en la idea de una línea transcontinental hasta el Pacífico y destinada al desarrollo industrial de la cordillera (WILLIS 1943:34-35,44).

[15] La ley de fomento de los Territorios Nacionales preveía la construcción de una serie de ramales entre la Colonia 16 de Octubre (Chubut) y Puerto Deseado (Santa Cruz) pasando por las localidades chubutenses de San Martín, Sarmiento y Comodoro Rivadavia y las santacruceñas de Las Heras y Perito Moreno (entonces identificada como Lago Buenos Aires). Entre 1909 y 1914 se llegaron a construir solamente 283 km entre Puerto Deseado y Las Heras, y en esas condiciones, similares a las de la línea San Antonio – Nahuel Huapi, no cumplió sus propósitos de colonización ni de diversificación productiva. Diversos intentos de prolongarlo, en las décadas de 1920 y 1940, habrían chocado con consideraciones geopolíticas y con la competencia creciente del transporte automotor. Cfr. TORRES, CISELLI Y DUPLATT 2003 y 2004. Una puesta al día acerca de la bibliografía sobre historia de los ferrocarriles patagónicos, en TORRES, CISELLI Y DUPLATT 2004:18-21.

[16] En recompensa por su desempeño como perito en el conflicto limítrofe con Chile, el Estado argentino le otorgó a Moreno, en 1902, la propiedad de veinticinco leguas cuadradas (unos 80 km²) al sudoeste del Nahuel Huapi. Moreno, a su vez, devolvió en 1903 tres leguas al Estado en la zona de Puerto Blest y la laguna Frías, para que se creara con ellas un parque nacional (cfr. la donación en NP2:23-24 y en <http://www.bariloche.com.ar/museo/docu.htm>). En 1912 Moreno presentó en la Cámara de Diputados, sin éxito, un proyecto de Parque Nacional del Sur que disponía la expropiación y el relevamiento de una extensa zona de la cordillera norpatagónica (REPÚBLICA ARGENTINA 1912b:982-983). Fundamentaba la idea en el proyecto de la ciudad industrial, la “nueva Ginebra” de la “Suiza argentina” soñada por Ramos Mexía. En 1919 el gobierno nacional amplió la reserva de 1903 a un área de 780.000 ha, en 1922 se creó una comisión de personalidades porteñas y barilochenses de la que formaba parte, entre otros, Emilio Frey, y en 1934 se creó definitivamente el Parque Nacional Nahuel Huapi, que abarca ac-

tualmente 705.000 ha (BUSTILLO 1968:88-89; <<http://www.parquesnacionales.gov.ar>> [En línea]).

[17] La apelación de Willis al más antiguo mito impulsador de la conquista de la Patagonia, el de la Ciudad de los Césares, es hábil y busca excitar el imaginario de la clase dirigente argentina dotando a su proyecto de una genealogía prestigiosa. También la vista de la futura ciudad dibujada por Willis sobre una foto (NP2:346) se titula “La Ciudad de los Césares sobre el lago Limay, una visión del futuro”.

[18] Willis se refiere a un *syndicate*, que tanto la edición del Ministerio de Agricultura de 1943 como la de sus memorias de 2001 traducen textualmente como “sindicato”. Mientras en inglés la palabra *syndicate* admite un significado amplio, pudiendo abarcar a cualquier grupo u organización reunido o asociado con un objetivo común, generalmente relacionado con negocios o inversiones, en castellano el término “sindicato” tiene un sentido más estricto, de asociación de trabajadores formada para la defensa y promoción de sus intereses comunes. En consecuencia, preferimos traducir *syndicate* como “empresa”.

[19] “Proposed Basis of Agreement Between the Argentine Government and a Syndicate to Develop the Population & Resources of Northern Patagonia by Means of the Railways, Lands & Waters”.

[20] CF, bibliorato 1, Memorial a Yrigoyen, documentos 4 y 6; cfr. BESSERA 2006:11.

[21] Agradezco la eficientísima colaboración del personal del Archivo Intermedio del Archivo General de la Nación (Buenos Aires), de María Coronel de la Biblioteca de la Administración de Parques Nacionales (Buenos Aires) y de Eduardo Bessera y Claudia Rodríguez del Museo de la Patagonia (San Carlos de Bariloche).

Referencias

1. Materiales editos

BESSERA, Eduardo Miguel. La Colonia Nahuel Huapi y los orígenes de la actividad turística en la región Andino-Patagónica. CD-ROM *Historia de la Patagonia. 2das Jornadas*. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 2006.

BUSTILLO, Exequiel. *El despertar de Bariloche. Una estrategia patagónica*. Buenos Aires, Pardo, 1968.

CÁRCANO, Miguel Ángel. *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810-1916*. Buenos Aires, La Facultad, 1925.

CECCHETTO, Gabriela. Elementos para el estudio de la carrera de Ingeniero Geógrafo en la Universidad Nacional de Córdoba (1892/1922). *VII Congreso Argentino-Chileno de Estudios Históricos e Integración Cultural* (Salta, 25-27 abril 2007) [CD-rom]. Salta, EUNSa, 2007.

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE. *Les pionniers de la modélisation*. Bailey Willis. http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/dosgeol/01_decouvrir/06_pionniers/07a.htm [En línea].

FRONDIZI, Arturo. *Breve historia de un yanqui que proyectó industrializar la Patagonia (1911-1914)*. Bailey Willis y la segunda conquista del desierto. Buenos Aires, Cen, 1964.

HALPERIN DONGHI, Tulio. *Vida y muerte de la República verdadera*. Buenos Aires, Emecé, 2007.

JUÁREZ, Francisco N. *Historias de la Patagonia*. Buenos Aires, Ediciones B, 2005.

- KING, Carol, Konnie KRAUSKOPH, Ben PAGE, Tom WYMAN *et al.* *Time Slices. A Brief History of Earth Sciences at Stanford*. 1997. <http://pangea.stanford.edu/about/slices.pdf> [En línea].
- LOIS, Carla y Perla ZUSMAN. Producción de conocimiento geográfico y propaganda política en la construcción de la Argentina moderna (1860-1915). *VII Congreso Argentino-Chileno de Estudios Históricos e Integración Cultural* (Salta, 25-27 abril 2007) [CD-rom]. Salta, EUNSa, 2007.
- LOLICH, Liliana. Historia urbana del Neuquén. La Ciudad Industrial de Nahuel Huapi. // *Congreso de Historia del Neuquén (Junín de los Andes, 9-11 de agosto de 2001)*.
- MÉNDEZ, Laura y Wladimiro IWANOW. *Bariloche: las caras del pasado*. Neuquén, Manuscritos, 2001.
- Mount Rainier. Administrative History*. Part Two: Founding Years, 1893-1916. III: Establishment of Mount Rainier National Park. <http://www.nps.gov/archive/mora/adhi/adhi3.htm> [En línea].
- NAVARRO FLORIA, Pedro. Sarmiento y la frontera sur argentina y chilena. De tema antropológico a cuestión social (1837-1856). *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* (Universidad de Hamburgo), 37 (2000), 125-147
- NAVARRO FLORIA, Pedro. La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862-1904. *Quinto Sol* (Santa Rosa), 7 (2004), 61-91.
- Pellegrini, 1846-1906. Obras*. Buenos Aires, Coni, 1941.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Veinte meses de administración en el Ministerio de Agricultura*. Buenos Aires, La Agricultura Nacional, 1908.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Un plan de obras públicas y de finanzas para la República Argentina*. Buenos Aires, Librería Nacional J. Lajouane y Cía., 1913.
- [RAMOS MEXÍA, Ezequiel] Política agraria en la presidencia Sáenz Peña. *Revista de Ciencias Económicas* (Buenos Aires), III:27 (septiembre 1915), 125-132.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *La colonización oficial y la distribución de las tierras públicas*. Buenos Aires, Ferrari, 1921.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Mis memorias 1853-1935*. Buenos Aires, La Facultad, 1936.
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1906. Tomo I, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1907. (a)
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1907. Tomo I, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1907. (b)
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1912. Tomo I, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1912. (a)
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1913. Tomo I, Sesiones ordinarias y Tomo II, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1913.
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Diputados, Año 1912. Tomo II, Sesiones ordinarias, agosto-septiembre*. Buenos Aires, El Comercio, 1912. (b)
- ROCK, David. *La construcción del Estado y los movimientos políticos en la Argentina, 1860-1916*. Buenos Aires, Prometeo, 2006.

- RUFFINI, Martha. Los reformistas liberales y la Patagonia. Progreso e integración económica en el pensamiento de Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935). *Historia de la Patagonia. 2das Jornadas* [CD-rom]. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 2006.
- SAROBÉ, José María. *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los Territorios Nacionales del Sur*. Prólogo de Ezequiel Ramos Mexía. Buenos Aires, Aniceto López, 1935.
- SCARZANELLA, Eugenia. Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 73 (2002), 5-21. [Versión italiana: Le bellezze naturali e la nazione: i parchi nazionali in Argentina nella prima metà del XX secolo. *Theomai* (Quilmes), 7 (2003)]
- SEPIURKA, Sergio D. *Sueños de Cordillera*. Esquel, Editorial Esquel, 1997.
- SMITH, Charles H. *Some Biogeographers, Evolutionists and Ecologists: Chrono-Biographical Sketches*. Willis, Bailey (United States 1857-1949). <http://www.wku.edu/~smithch/chronob/WILL1857.htm> [En línea].
- TORRES, Susana, Graciela CISELLI y Adrián DUPLATT. Progreso, trenes y memoria. El rescate histórico del ferrocarril Deseado-Las Heras. *Pueblos y fronteras de la Patagonia Andina* (El Bolsón), 4 (2003).
- TORRES, Susana, Graciela CISELLI y Adrián DUPLATT. *Historia de un ferrocarril patagónico. De Puerto Deseado a Las Heras (1909-1944)*. Buenos Aires, Dunken, 2004.
- WEINBERG, Gregorio. *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860-1930*. Buenos Aires y México, FCE, 1998.
- WILLIS, Bailey. The Mount Rainier National Park. *The Forester* (Washington), V:5 (may 1899).
- WILLIS, Bailey. Artesian Waters of Argentina. *Journal of Geology*, XIX:2 (february-march 1911).
- WILLIS, Bailey. *El Norte de la Patagonia. Naturaleza y riquezas. Tomo I. Estudio de los elementos del tráfico del ferrocarril nacional de fomento desde Puerto San Antonio hasta el lago Nahuel Huapi y sus ramales dentro de la cordillera hasta su extensión internacional con término en Valdivia en Chile. Texto y mapas por la Comisión de Estudios Hidrológicos*. New York, Scribner Press, 1914. [1914a]
- WILLIS, Bailey. The Physical Basis of the Argentine Nation. *The Journal of Race Development*, 4:4 (april 1914). [1914b]
- WILLIS, Bailey. Forty-first Parallel Survey of Argentina. Étude faite à la XIIIe Session du Congrès Géologique International, s/f.
- WILLIS, Bailey. *Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas – 1911-1914*. Buenos Aires, Ministerio de Agricultura, 1943.
- WILLIS, Bailey. *Un yanqui en la Patagonia*. Buenos Aires, Sudamericana, 2001.

2. Materiales inéditos[21]

- Archivo General de la Nación (Buenos Aires). Departamento Archivo Intermedio. Ministerio de Obras Públicas (citado como AGN-AI, OOPP).
- Secretaría de Turismo de la Nación. Administración de Parques Nacionales. Biblioteca y Centro de Documentación “Perito Francisco P. Moreno” (Buenos Aires). Caja Bailey Willis, *El Norte de la Patagonia*, tomo II (citado como NP2).

[Nota: Los materiales inéditos constitutivos del tomo II de *El Norte de la Patagonia* se encuentran completamente y correlativamente foliados, del 1 al 711, de modo que para ubicar una referencia a esa documentación basta con citar el número de folio (p.e., NP2:380). Al final se agregan cuatro trabajos éditos de Bailey Willis (The Mount Rainier National Park; The Physical Basis of the Argentine Nation; Artesian Waters of Argentina; Forty-first Parallel Survey of Argentina), no foliados.]

Secretaría de Turismo de la Nación. Administración de Parques Nacionales. Parque Nacional Nahuel Huapi. Museo de la Patagonia (San Carlos de Bariloche). Colección Frey (citada como CF).

© Copyright Pedro Navarro Floria, 2008.

© Copyright *Scripta Nova*, 2008.

Ficha

bibliográfica:

NAVARRO, P. La Comisión del Paralelo 41º y los límites del “progreso” liberal en los Territorios Nacionales del Sur argentino (1911-1914). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de mayo de 2008, vol. XII, núm. 261 <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-264.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

Fuente: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-264.htm>