

CÓMO ERA  
**BAHÍA BLANCA**  
EN EL **FUTURO**





CÓMO ERA  
**BAHÍA BLANCA**  
EN EL **FUTURO**

visiones del porvenir en la prensa del siglo XIX

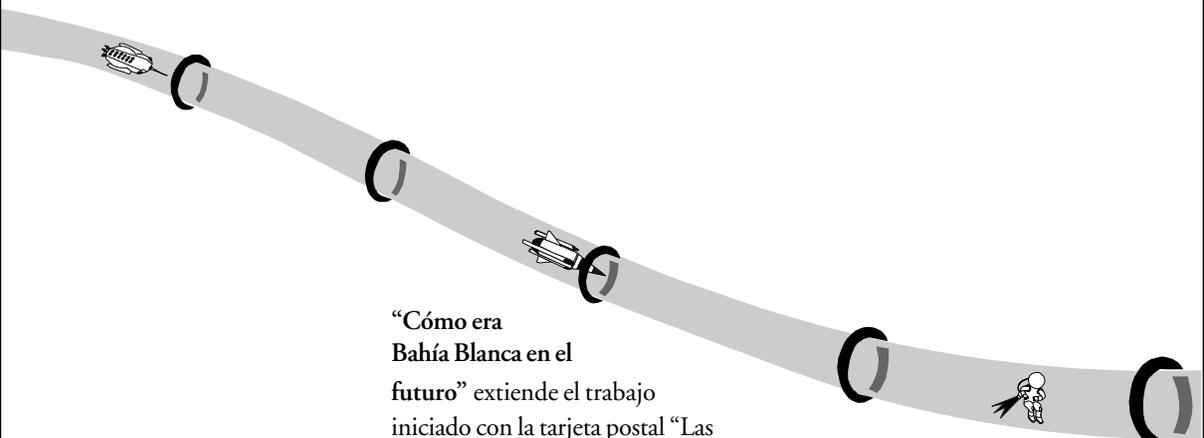
Prólogo y selección de textos  
Omar Chauvié



Hay un graffiti blanco sobre el Puente negro que dice:

## Todo lo que no pasa también es Bahía Blanca

Una mano sin nombre lo escribió para recordarnos que toda ciudad es el pliegue de muchas otras ciudades: la que es ahora, y ves, la que estuvo a punto pero no, la que se soñó metrópolis, Nueva Liverpool, Nueva York del sur, la que finalmente no fue y sin embargo también ves, en un rincón, en un detalle.

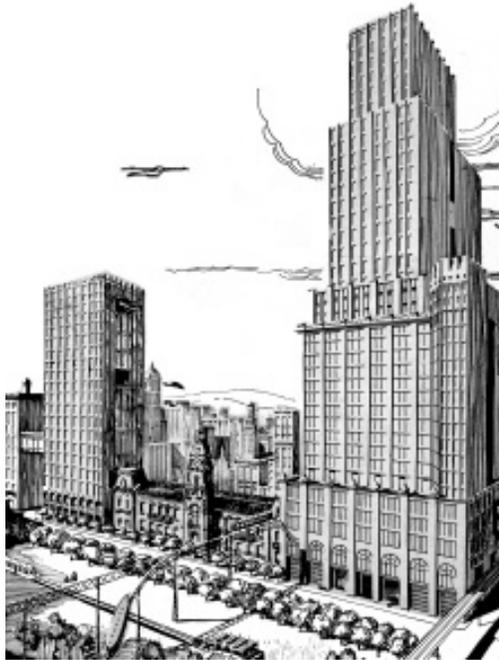


“Cómo era Bahía Blanca en el futuro” extiende el trabajo iniciado con la tarjeta postal “Las ciudades fabulosas”. Si aquella publicación proponía mirar la ciudad presente como la ruina de un tiempo futuro, este cuaderno invita al ejercicio, en cierta forma complementario, de rastrear en el presente los restos de la ciudad soñada en el pasado.

Los textos recopilados en estas páginas nos hablan de las esperanzas y los temores de quienes vivieron aquí hace más de un siglo, proyectadas al futuro. Hoy, quienes vivimos en esta misma ciudad podríamos preguntarnos ¿Por qué ya no imaginamos el futuro como lo hacían los bahienses del siglo XIX? ¿Qué nos permite soñar y qué no, este presente? o en todo caso, tal vez con mayor precisión ¿quiénes están imaginando el futuro por nosotros?

Ferrowhite - 2008

Bahía Blanca en el año 2028



Fantasia arquitectónica por Werner Heidenreich  
*Arte y Trabajo*, Bahía Blanca, 30 de abril de 1928.

# **BAHÍA CIUDAD FUTURA**

Omar Chauvié

“En el desenvolvimiento actual del progreso argentino, bajo las distintas fases del comercio y la industria puede asegurarse sin asomo de jactancia que en la provincia de Buenos Aires, de todos los pueblos de su vasta campaña, Bahía Blanca marcha a la vanguardia. De pocos años a esta parte su metamorfosis ha venido operándose de un modo sorprendente que asombra a los mismos habitantes que vivimos en contacto constante con su desarrollo”

**“Porvenir de Bahía Blanca” (s/firma), *La Tribuna*,  
29 de setiembre de 1889.**

## **LA IMAGINACIÓN VENCE AL TIEMPO**

En una novela escrita en 1860 titulada *París en el siglo XX*, Julio Verne imaginaba un tiempo venidero para la capital francesa con trenes atravesando veloces el espacio urbano, con competencias culturales como la lectura y la escritura extendidas a todos los sectores sociales y con la posibilidad de establecer vínculos con los puntos del planeta más lejanos, merced a las nuevas y sorprendentes formas de comunicación. El porvenir, por cierto, siempre es algo más que un deseo, de allí que textos como éste comenzaran a proliferar.

Se acercaba a su fin el siglo XIX y el ejercicio de considerar el futuro de un lugar a la luz de los avances de la tecnología se volvía frecuente y, muchas veces, necesario.

¿Eran textos utópicos? ¿de ciencia ficción? ¿de anticipación? Más allá de las posibles clasificaciones, en ellos se percibe el gesto de *revisar* desde el momento en que se vive, de considerar -teniendo en el horizonte la realidad de esa situación presente- lo que sucederá en un tiempo futuro. Esa época puede verse lejana, pero generalmente está datada, es decir que, independientemente de la creación ficcional, no se pierde de vista el sondeo de la exactitud o de las certezas. Sin dudas, fue éste un ejercicio de alternancia entre los fundamentos más o menos seguros del presente -que se manifestaba favorable- con las especulaciones de lo fantástico.

Cuando el cambio de siglo se aproximaba, en tiempos signados por la transformación y las grandes expectativas, Bahía Blanca también hizo posibles algunos *textos del porvenir* en los que se mezclaban el ensueño y la técnica. Por cierto, no surgieron en las mismas condiciones que el de Verne, quien escribió aquella novela en tiempos en que, por ejemplo, el poeta Charles Baudelaire recorría la gran ciudad moderna dando cuenta de su asombro ante los nuevos signos, con la ayuda de la reciente iluminación artificial que le otorgaba la posibilidad de vagar por los bulevares de la urbe que se agigantaba y cobijaba en su vientre la multitud. Aquí, bien al sur, al momento de escribirse estos relatos de la Bahía futura, la localidad guardaba aún los ecos del pueblo de frontera en el que los memoriosos podían evocar las vicisitudes del último ataque de las tribus de la región. La

fascinación por lo nuevo es, probablemente, uno de los puntos que permite aproximar estos textos surgidos de realidades tan distintas.

Estas ficciones sobre el propicio futuro bahiense emergen durante el transcurso de la década de 1880. En ese entonces, la pujante localidad comienza un proceso de despegue que la llevará a transformarse en ciudad rápidamente y, como tal, en una importante promesa de desarrollo dentro de la región. Los primeros cincuenta años de lo que hoy es Bahía Blanca tuvieron las marcas de la fisonomía propia de un pueblo de frontera, pero una serie de transformaciones que comienzan un tiempo antes y que se hacen efectivas en las últimas décadas del siglo, van a ser la plataforma de ascenso para la ciudad joven. Estas no son circunstancias aisladas, ya que se trata de cambios que también se dieron a nivel nacional, pero aquí, en un pueblo cuya situación muchos consideraban estratégica, tanto por su ubicación geográfica como por las condiciones materiales que se estaban implantando, adquieren una dimensión singular.

## **VENEDORES DE ELIXIRES**

Era posible ver el progreso cada día, era posible escucharlo, sentirlo. Las transformaciones se hacían perceptibles en muchos campos, y, en particular, en un medio de comunicación que por entonces comenzaba a afianzarse en estas tierras: la publicación periódica.

En principio, el periodismo se presentaba como un registro de la realidad, pero, particularmente en aquel momento, podía también establecer vínculos con una cierta configuración ficcional. El flujo de un mundo cambiante, que se percibía veloz y constante como

una máquina, daba lugar a la dimensión imaginaria: ¿todo será posible en los tiempos venideros? ¿tendrán solución todas las situaciones complejas del momento presente en un futuro no muy lejano?

El folletín, el texto literario con carácter unitario, pero también la noticia, la crónica, la nota editorial, y aún la publicidad contenían algún detalle proveniente del territorio de la imaginación. La sección destinada a los avisos publicitarios cubría habitualmente la mitad del ejemplar y compilaba publicidades varias, mixturadas sin distinción de rubros.

Junto a los anuncios vinculados a los sectores privilegiados de la economía del momento, como las actividades rurales, los negocios inmobiliarios, los remates de terrenos y de chacras, o las actividades comerciales -entre las que hegemonizan corralones y almacenes-, había una variedad destacable de avisos que parecen tener una utilidad inmediata, productos que ofrecían soluciones casi mágicas a trastornos habituales. Tónicos o jarabes, junto a píldoras, pastillas o tinturas de poderes asombrosos como el *jarabe de vida de Reuter n°2*, el *Agenjo Berger*, las *píldoras del Dr. Haydock*, *Aperital (tónico, higiénico, aperitivo)* eran algunos de los productos con que se invitaba al lector, artículos que ofrecían siempre alguna virtud notable, alguna propiedad que permitía curar o evitar los males de la vida cotidiana.

En estos avisos hay algo que insinúa el milagro; pero, por otro lado, se trata de productos propios de los nuevos medios técnicos con que se cuenta, que permiten imaginar soluciones "para todo". En una mezcla de medicina y curanderismo, esos productos tienen algo de "prodigio del progreso", son elementos que están todavía instalados en la esfera tradicional de lo mágico, en cuanto a sus posibilidades de acción (terapéutica, curativa), y, paralelamente, responden a las condiciones que otorga este mundo nuevo como instancia de solución o de alivio a problemas, que hasta entonces aparecían como insolubles.

## **"À INFINITA GRANDEZA TE ORIENTAS"**

Un pueblo con expectativas de gran ciudad que, además de promotores de productos sorprendentes, tiene una fe muy propia de esos tiempos en el progreso, se perfila en la aparición de notas que mezclan el desarrollo real con el soñado en la utopía; en ellas se anticipa un futuro con la rúbrica de la maravilla y alejado de las dificultades del momento actual.

Los medios informativos y de opinión dan otra nota de las dilatadas posibilidades del progreso con estos textos que traman, sin alejarse demasiado del matiz y el estilo propio de las notas periodísticas, una proyección futurista, en la que imaginan, crean, ficcionalizan, la ciudad del mañana.

Los textos seleccionados aquí se publicaron en periódicos locales. "Bahía Blanca en 1900" aparece en *El Porvenir*, durante 1884, con la firma de Estevan Ricard (sic), un ingeniero oriundo de California que participó en las tareas de construcción del puerto de Ingeniero White; "Un viaje a la Argentina del año 2003" aparece en *La Tribuna*, en octubre 1889, firmado por un escritor nacido en Italia y radicado en España, Nilo María Fabra; "Un poco de historia" también aparece en *La Tribuna*, pero en 1891 y, a diferencia de los anteriores, no está ambientado en el futuro, sino que es una reseña histórica del pueblo firmada por Julián Gray<sup>1</sup>, razón por la cual brinda una idea bastante clara de las expectativas que tenían los hombres de la localidad respecto de los tiempos por venir.

<sup>1</sup>Este es uno de los tantos seudónimos adoptados por Roberto J. Payró en su actividad periodística. Muchos de los textos que escribió en los medios bahienses llevan esta firma.

El texto de Fabra había sido publicado poco tiempo antes, en el número 21 de la revista *La ilustración española y americana*, bajo el título “Un viaje a la Argentina en el siglo XXI”. Pero era más breve que el relato que apareció en *La Tribuna*, porque no incluía el fragmento dedicado a Bahía Blanca que presentamos aquí. El periódico fundado por Payró lo publicó en tres entregas con la firma de Fabra y sin ningún tipo de aclaración, con una única oración suprimida y el añadido del pasaje que aquí transcribimos. Algunos nombres de calles, como Unión Cívica, o la mención de la ciudad como capital de una nueva provincia, dan la pauta de una adaptación local.

“Bahía Blanca en 1900” y “Un viaje a la Argentina del año 2003” prevén un futuro más o menos lejano y con la mirada fija en las potencialidades del poblado, por ello evalúan una transformación material y sus implicancias en la vida general de los hombres. Pareciera que en esos escritos la ciencia y la ficción se unieran en un confín del mundo en el que un pueblo en expansión todavía confunde sus calles en las quintas no tan apartadas del centro.

En uno y otro relato Bahía Blanca es el final de un largo recorrido en modernos medios de transporte ferroviario. En el pueblo que crecía vertiginosamente, los cambios operados en las formas y las potencialidades de los transportes, con la llegada del ferrocarril inglés en 1884 y la apertura del puerto en 1885, brindaban la posibilidad de viajar de manera más confortable y a puntos muy alejados, pero además colocaban a

la localidad -de unos 5.000 habitantes por entonces- en un punto clave del entramado comercial que tenía como principal objetivo la exportación de materias primas procedentes del interior del país. El tren y el barco dinamizarían sustancialmente la economía del lugar, y harían posible el traslado de personas a las zonas rurales, facilitando el aporte de mano de obra, el poblamiento de la campaña, la formación de nuevos asentamientos urbanos cercanos a los hitos del ferrocarril y, fundamentalmente, la llegada de los inmigrantes en masa, tal como sucedió con las colonias de diverso origen que comenzaron a instalarse en la región a partir de esos años.

Las lanas, los cueros, y un tiempo después los cereales, encontraron una vía de comercialización más directa con la apertura del puerto en 1885 que, por su ubicación geográfica, se convirtió en salida de una zona de producción muy amplia con destino a los mercados internacionales; por otro lado, la circulación marítima era un portal que se abría para comunicar a los bahienses con nuevos y lejanos lugares.

El tren o el barco podían ahora traer las flamantes máquinas a vapor o las maquinarias agrícolas más modernas. A esto siguieron, como consecuencias inmediatas, el desarrollo de la actividad industrial, el de la construcción y, a la par de ellas, el movimiento comercial y los servicios. Quien recorriera la localidad podía toparse con saladeros, graserías, molinos harineros, talleres de carros y carruajes, aserraderos, hornos de ladrillos, fábricas de conservas, de sal, de cerveza y de licores, de fideos, de jabón, de velas y de cal. Incluso, algunos productos locales pudieron ser exhibidos en la Exposición Universal de París de 1889. Así,

bajo la Torre Eiffel recién inaugurada, fueron presentados, por caso, los fideos que se producían en Bahía Blanca.

Estas condiciones generales favorecieron el aumento, con ritmo rápido y sostenido, de la población, por esa razón, además de las importantes posibilidades de exportación, comenzó a gestarse en la zona un mercado interno propio, lo que bosquejaba un panorama muy atractivo para la inversión de capitales.

La inversión económica es uno de los signos de rápida percepción. Sin ser un conglomerado importante era destacada la presencia y la cantidad de bancos en la localidad; antes de 1884, el Banco Nacional y el de la Provincia de Buenos Aires habían abierto aquí sus sucursales. Por esa misma época se produjo la apertura del Banco de Crédito Real y Personal que tuvo una existencia efímera. Pero, probablemente, un dato relevante es que para 1887 comerciantes e industriales bahienses proyectaron la constitución de un institución bancaria propia que comenzaría a funcionar en 1890. Se trata del Banco Comercial de Bahía Blanca que, si bien no tuvo continuidad, pues cayó con la fuerte crisis económica de esos años, constituye una muestra elocuente del crecimiento económico local.

Suele caracterizarse el despegue de la modernización como un torbellino, como una fuerza impetuosa ¿Estaban “pasados de vueltas” en ese turbión aquellos bahienses? En ese vértigo que imponía lo moderno, “la Liverpool del Sud”, “la Nueva York argentina”, “la gran ciudad del sur”, “la Australia del sud” eran denominaciones que se sucedían con el afán de vislumbrar el horizonte de la ciudad futura. Sin dudas, un entusiasmo que en otro momento hubiera sonado desmesurado, pero que en ese contexto no resulta tan difícil de comprender.

## ¿FUTURO PERFECTO?

A esa realidad presente le falta la tecnología, la semilla transformadora que trae el torbellino del progreso; es justamente ella quien reina en estos textos. Aquí esa tecnología hace de la velocidad sorprendente un hecho cotidiano, de las industrias y el trajín de la ciudad, instancias que no generan perjuicios sino que los evitan (“Estas fábricas están en ella y el humo de sus chimeneas bastaría para oscurecer enteramente el cielo si hubiese chimeneas y hubiera humo”). Los nuevos materiales sólo aportan ventajas (“Los buques de vidrio, de cautehue, de papel, han suplantado a los antiguos de madera”), los novedosos avances técnicos proveen únicamente celeridad y confort, la concordia se instala en las ciudades. Y si bien hay lugar para episodios bélicos, parecen, sin más, un telón de fondo, un nuevo dato de ese provenir triunfante, otro elemento ordenador que destaca el desarrollo notable de la próspera ciudad (“Nuestro almirante se decidió entonces a llevar la escuadra a Bahía Blanca, para hacerle las reparaciones indispensables, que la pusieran en estado de afrontar nuevos encuentros con el enemigo (...) De esa feliz inspiración dependió la salvación del país.”).

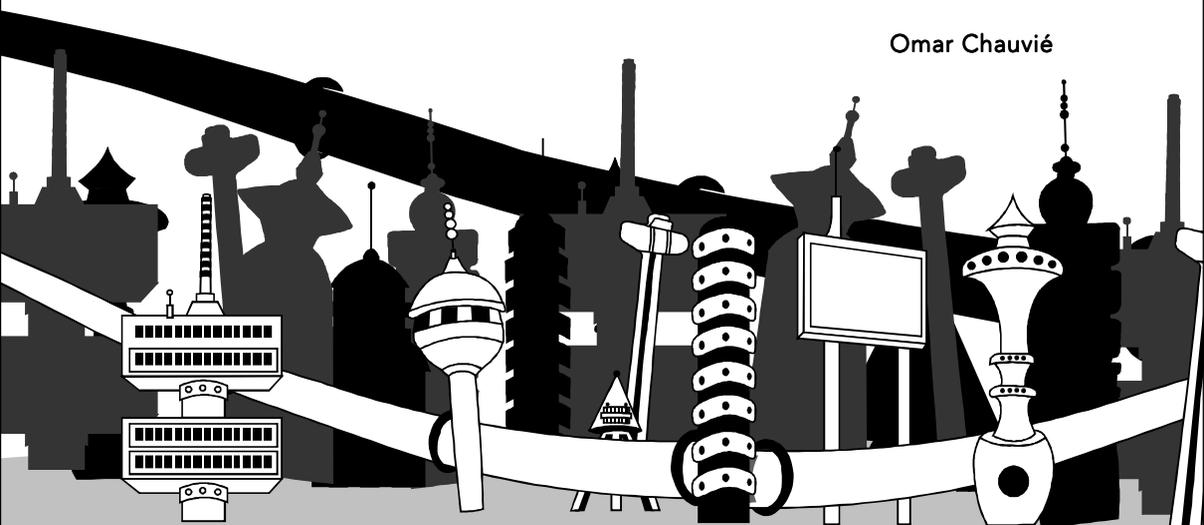
A los ojos del visitante emerge el emporio de establecimientos fabriles, y con los medios tecnológicos llegan nuevas condiciones de trabajo. En una curiosa inversión, la realidad laboral está instalada en el campo con “millones” de agricultores que producen “legumbres, cereales y forrajes”; en ese ensueño perfecto la Argentina cumplía con su papel de productor de materias primas. Esa ciudad tiene el paisaje de las fábricas, los docks, los astilleros, los edificios públicos, pero no muestra la presencia de obreros, la conflictividad social

que ya se evidenciaba en el país con las primeras huelgas parece no tener certezas ni entidad en el futuro.

El progreso aparece como un bien controlado, un ente libre y saneado de todos aquellos rasgos que pudieran vivirse como inconvenientes. Quizá la única nota discordante para ese *futuro perfecto* se alude en el accidente ferroviario con que se cierra el sueño del narrador de “Bahía Blanca en 1900”.

Tal vez estos proyectos que tienen el desarrollo pleno como meta, pero con una consideración atenuada respecto de sus posibles costos, hayan sido uno de los signos permanentes de una ciudad que sigue siempre con una pupila clavada en el porvenir y en la tecnología, y la otra que no alcanza a detenerse con precisión en las dificultades y carencias del presente.

Omar Chauvié



# BAHÍA BLANCA

en 1900

Estevan Ricard  
*El Porvenir* n° 205/206, 29 y 31 de mayo de 1884

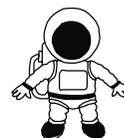
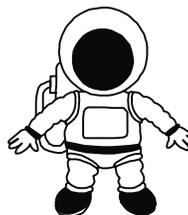
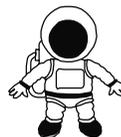




## EL PORVENIR N° 205

.....El 23 de mayo de 1900, a las 7 de la mañana salíamos de Villa Roca, sobre el Nahuel Huapi, por el primer tren del Sud-Andino; ya podíamos considerar concluida nuestra excursión a la Patagonia austral, y volvíamos a Buenos Aires, vía Uñorqui y Bahía Blanca. Mi compañero de viaje, el Doctor Jalapa, me presentó al capitán Timothy Trump que iba a seguir el mismo itinerario; conversando con éste, aprendí que era oriundo de la tierra de los yankees, es decir compatriota, comandante del vapor *Spanish Castle* de la *Hamburg Navigation Company, Limited*, y que volvía a su bordo, en Bahía Blanca, para seguir viaje a New- York...

El tren recorría todas las caprichosas vueltas de las faldas Andinas, y desde que salimos a las orillas del inmenso lago, hasta llegar al río Agrío, se desarrollaban ante nuestros maravillados ojos, esos pintorescos paisajes de la Cordillera animados por los grandes establecimientos de la industria (...). Ora cruzamos el frondoso bosque (...), ora el arroyo aprisionado en artificial cauce, impele la rueda hidráulica cuyos subordinados agentes pulverizan el mineral o mueven a la imponente rastra. Aquí es el tren de canales en que el mercurio se apodera del precioso polvo; allá



el horno en que se entrega a la torrefacción la triturada piedra; acullá la copela en la que se ensaya al valioso metal; más adelante el cilindro que reduce a tersísima plancha el producto de gigantesco martillo... Semejante espectáculo debió inspirar a Barralt su oda inmortal al Gran Genovés, y de ninguna región del Nuevo Mundo, mejor que de ésta podía decir con propiedad:

... Son árboles y piedras un tesoro:  
Los montes plata y las arenas oro...

Esos tesoros convergen a Bahía Blanca, que ha llegado a ser el puerto obligado de una gran mitad de la República Argentina y del Sud de Chile, pues el canal de Panamá, como se había previsto, no ha atraído por su vía más que el tráfico comercial en las partes más inmediatas de las costas del Pacífico.

Llegamos de noche a la Estación Neuquén, del Interoceánico; allí cambiamos de tren y empezamos a recorrer esa recta gigantesca que abarca más de 7 grados de longitud sobre el paralelo 38. Nos acomodamos lo mejor posible en el *Pullman*, durmiendo tan bien que, el día siguiente, cuando despertamos, ya estábamos en jurisdicción de la provincia de Bahía Blanca. Para formarse una justa idea del extraordinario desarrollo que ha adquirido la República Argentina, en la última década, basta recorrer esa parte de la rica provincia que entonces cruzábamos; allí se cree transportado el viajero a las más pobladas y florecientes campiñas de Europa o de los Estados

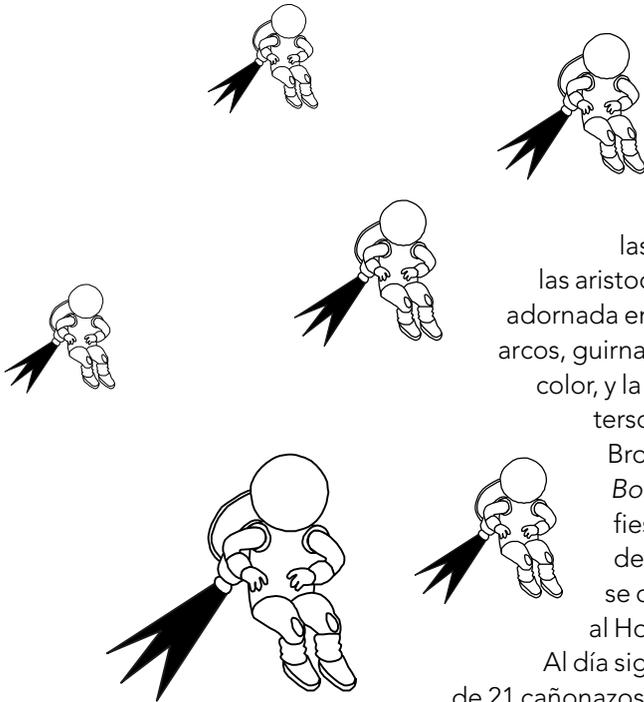
Unidos; allí se hallan reunidos todos los elementos que ha brindado a la agricultura la mecánica práctica en el siglo XIX, arrancando a la fecunda tierra las riquezas que luego se esparcen sobre medio mundo; allí están sintetizados todos los ramos de la industria rural, operando en vastos y bien ordenados establecimientos. Entre los pueblos y aldeas formando risueños paisajes, a ambos lados de la vía y hasta los confines del horizonte, cubriendo los verdes prados, se extienden numerosísimas y florecientes haciendas, rebosando de gordura, e inmensos rebaños que gimen bajo el abrumador vellón; a los arados que el vapor de las máquinas fijas pasea de uno a otro lado del campo, suceden los admirables aparatos de Wood; al vapor sucede la turbina, el pulsómetro, el generador dínamo-eléctrico, y entre los vastos establecimientos en que funcionan las máquinas cruzamos campos de viña, lino, trigo, cebada, y demás miembros de la espigada tribu. Luego, elegantes casas de campo medio ocultas por frondosos bosques de los álamos, sauces, eucaliptos y acacias, revelan la suntuosidad en que viven los dueños de todas esas riquezas, y anuncian al viajero que se acerca ya a la gran ciudad de Sud América: la "Reina del Atlántico Sud".

Al aproximarnos a Bahía Blanca, me sentí vivamente conmovido, hacía ya once años que la suerte me tenía alejado de sus hospitalarias playas, y en el intervalo, la ciudad que yo conocí había seguido transformándose, de tal manera, que ya parecía que no iban a ser pocas las sorpresas que me aguardaban.

Al detenerse en la gran estación Central del Interoceánico, eran ya las 8 p.m., y por la hora avanzada creí un momento que el día siguiente me sería dable considerar las magnificencias de la gran ciudad. Pero, ya al salir del vagón, comprendí que para Bahía Blanca aún no principiaba la noche: un intenso foco de luz eléctrica, que nos dejó completamente ofuscados en los primeros momentos, iluminaba el interior del vasto edificio; nos apeamos sobre marmóreo andén, bajo una inmensa bóveda de cristal sostenida por elegante armadura metálica, a tal altura, y de tan gigantescas proporciones, que me creía transportado bajo uno de sus inmensos edificios, en que una gran nación llama al mundo entero al certamen de todas las manifestaciones del trabajo y del ingenio humano.

Recorrida la interminable galería que nos conducía al *tramway*, entramos en un coche de éste, y me apercibí que no se movía ya por tracción animal sino por el aparato Moncrieff reformado, al aire comprimido. Describió el vehículo mil curvas entre las primeras manzanas en que se apiñaba, en confuso tropel, un mundo de coches, carros, trenes e inmenso gentío, y por último entramos a una de las grandes avenidas de la ciudad: el boulevard Sarmiento.

¿Cómo encerrar en cláusulas el maravilloso espectáculo que se presentó entonces a nuestra vista? "¿A qué ángel le pediría yo prestados sus acentos y su arpa", para describir esas maravillas dignas de un reino de hadas o de las fantasías de las Mil y una noches?... Allí se presentaron sucesivamente a nuestra creciente admiración, bajo esa vivísima y blanca luz de mil lámparas eléctricas Sewan todos esos portentos del comercio, de la industria y del arte; las ricas tiendas, profusamente



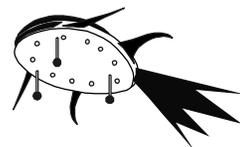
iluminadas, los relumbrantes aparadores, los soberbios edificios de servicios públicos o residencia privada, los templos dedicados al culto o a las musas, los elegantes vehículos de la aristocracia bahiana que recorrían la calle adornada en toda su extensión por millares arcos, guirnaldas, coronas, flores y farolillos de color, y la brillante multitud que pisaba el terso macadam, me recordaban a Broadway, Park Row, Picadilly o el *Boulevard des Italiens*, en un día de fiesta. El Doctor Jalapa tocó un botón del elegante respaldo de su asiento, se detuvo el car, y nos apeamos frente al Hotel de los Embajadores...

Al día siguiente, nos despertaba una salva de 21 cañonazos de la batería Reconquista: era el 25 de Mayo de 1900.

Las demás baterías y buques de guerra surtos en el puerto, contestaron al puerto, las campanas principiaron su repique, las bombas y cohetes a estallar, y las bandas militares a lanzar sus armonías. Después de un rápido desayuno, tomamos un carruaje, y principió nuestro paseo por la New York de Sud-América. El primer edificio que me llamó la atención fue el soberbio teatro de la Opera en la esquina de los boulevares Alsina y Roca. Toda su fachada es de mármol sarrancolin de las canteras de Curamalán; en seguida vimos las Cámaras de

Representantes,  
la Gobernación, el  
Ministerio de Hacienda, la  
Prefectura Marítima cuyo  
edificio costó dos millones m/  
n, la Catedral, la Biblioteca  
Rivadavia que cuenta ya con 85.000  
volúmenes, la Municipalidad, el Palacio de Justicia,  
el Club "Progreso" cuyos vastos salones reciben hasta  
3.500 socios, el Observatorio Astronómico, el Ateneo, el  
Instituto Sarmiento, el correo y el Museo Antropológico.  
Esos y otros edificios que pudimos examinar durante  
nuestro rápido paseo, presentan los más perfectos tipos  
de pureza arquitectural y dan a Bahía Blanca un carácter  
monumental que difícilmente se hallaría en otra ciudad  
Sud-americana. Los vastos peristilos del capitolio,  
especialmente con su colosal columnata, revela el genio  
superior del arquitecto que concibió tan armonioso  
conjunto.

En la gran plaza Rivadavia, otras sorpresas nos aguardan.  
Allí bellísimos jardines ostentan por donde quiera los más  
raros arbustos, las más preciosas flores; todos los  
recursos del arte adornan las veredas y el bello  
*parterre*, y sobre elegantes bancos, a la sombra de  
fresnos y sauces, descansan las animadas flores y  
elenco de la sociedad bahiana –mientras la  
escogida orquesta toca en adornado pabellón  
los más selectos trozos del repertorio a la  
moda. En el centro se eleva el inmenso  
monumento que domina toda la ciudad: la  
base, plato colosal de fierro fundido



sirve a la abundante fuente, donde el agua – lanzada por multitud de surtidores, artísticamente dispuestos- forma caprichosos juegos; encima del lujoso pedestal que ocupa el centro del plato superior, sobre una vasta concha de mármol, se eleva la figura colosal de Bahía Blanca saliendo de las ondas –grupo de mármol que corona el monumento , y cuyas simbólicos atributos son hijos de la fecunda inspiración de Bartholdi.

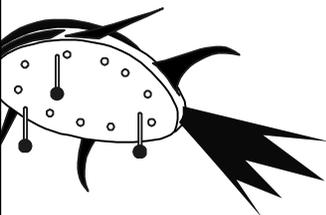
Los alrededores de Bahía Blanca son encantadores. El solo Boulevard Juárez, que recorrimos de un extremo a otro basta para dar una idea de lo agradable que puede hacerse la vida en tal emporio de riquezas. En ese nuevo

Edén, situado entre la ciudad y las pintorescas márgenes del Napostá, parece reproducida por un fenómeno de aclimatación, la exuberante vegetación tropical; allí encontráis (sic) árboles gigantescos que trepan las retorcidas enredaderas; impenetrables bosques de

incomparable frescura y lozanía; avenidas convertidas en bóvedas de verdura donde se respira el más perfumado ambiente y os penetra el efecto delicioso de esa agradable

soledad en que ningún ruido viene a perturbar vuestras meditaciones , a no ser el repentino vuelo de algunas aves asustadas, o el gorjeo de los pajarillos que pueblan las profundidades del bosque. Entre esos macizos de verdura,

la vista descubre los *chalets* suizos, la *villa* francesa o italiana, el *cottage* inglés, ó el imponente *schloss* del alemán. Las elegantes casas de campo, con frente al



Boulevard, me recordaban los alrededores del Central Park, robusteciéndose mi ilusión al ver flotar en una de ellas el glorioso pabellón de las estrellas. Cruzamos luego el Napostá, cerca de la fábrica de papel de los sres. Estraza y Ca., y principiamos la ascensión de las lomas por el ingenioso aparato aéreo funicular que hace , en los días feriados , las delicias de la familia bahiana. Mientras subíamos, descubrí que a todas las faldas de esos cerros, desde la cúspide hasta los pies cubrían los inmensos viñedos que constituyen una de las principales riquezas de Bahía Blanca, produciendo esos generosos vinos cuyas marcas principales – el “Chateau Bahía” y el “Chateau Blanca” - han adquirido ya universal reputación.

Llegados al punto culminante de las lomas, subimos todavía por las torres del observatorio Meteorológico, y desde su elevadísima plataforma pudimos contemplar el maravilloso panorama que se desarrollaba a nuestras plantas. La ciudad, según estimé entonces ocupa una superficie de más de 3.000 hectáreas; llena todo el vasto

triángulo formado por el Napostá, el Maldonado y el mar, y allí, aunque no salga de esos límites, puede fácilmente triplicar su población a cerca de 110.000 habitantes.

Millares de buques de todas dimensiones llenaban el puerto, cerrando completamente una gran parte del horizonte, pero el día era tan claro que con ayuda del



telescopio percibíamos sin dificultad los menores detalles de esa vasta extensión. El capitán Trump me indicó los principales muelles de los ferrocarriles, Interoceánico del Sud, Central

Sud, Patagónico central, y Sud oeste- otras tantas líneas convergen a Bahía Blanca

en los muelles de las grandes Compañías: South Atlantic Navigation Co, (...); Dempschiffen Actien Gesell

Schaft, (...), Compangie Générale de

Navigation Austral, Messageries Transatlantiques y otras importantes líneas españolas, italianas y norteamericanas. Más allá del puerto, a Sud-este, en los confines del horizonte, descubríamos los baluartes de la Nación – las fortificaciones que protegen al gran puerto militar. Los Fuertes Reconquista y Defensa y las baterías Libertad , Independencia, Alsina y Roca.

A la derecha se veían los Docks de la Atlantic Navigation Co.; Stiking, Mudbank & Sons , Limited, y de la Compañía general de Obras Marítimas.

En la Plaza de Armas, cerca del puerto, se eleva la colosal estatua ecuestre del gral. Roca – honor tributado en vida, al gran Presidente, por la gratitud de Bahía Blanca. En fin, a poca

distancia del observatorio, sobre el Napostá, descubrimos los grandes edificios y estanques donde se filtra el agua que surte a la población, y que proviene en gran parte del Sauce Grande, cuyo contingente se ha traído al Napostá por inmenso acueducto.

Volvimos a la ciudad, y después del almuerzo, queriendo visitar algunos establecimientos industriales, nos dirigimos previamente a la edificación del "Porvenir" –decano de la prensa bahiana y moderno *Herald* de Sud América-. La edición diaria del "Porvenir" se imprime en la gran máquina de Hoe "Type Revolving printing Machine", de una tira de papel continua de manera que la impresión de sus 125.000 ejemplares es trabajo de pocas horas. Un motor de 50 caballos sirve a ésta, a las demás prensas y máquinas del establecimiento, y a un generador dínamo-eléctrico de Gramme, reformado, para la luz eléctrica que se usa en todos los talleres a que tuvo la amabilidad de conducirnos el Director general del "Porvenir", Sr. D. Francisco E. Amadeo. En esas oficinas hallamos prensas especiales para obras y grabados de madera, prensas hidráulicas de satinar, aparatos de electro estereotipia, máquinas *compositoras* que hacen el trabajo de cuarenta cajistas, y todo el material de una vasta encuadernación.

En seguida visitamos la gran fábrica de tejidos y estampados de los sres. Oliver Twist & Sons, y en las dos horas que duró nuestra inspección de esos vastos talleres, nunca sabíamos que admirar más: el genio de los inventores, o el tal(...) del que, con modesto principio, había llegado a establecer competencia a las más grandes manufacturas de Europa.

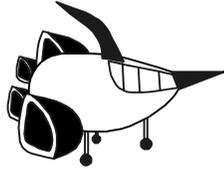
En los talleres de los sres. Twist se hacen paños que rivalizan con los más afamados de sedán o Elboeuf, casimires superiores a los ingleses; telas, desde la más fina batista hasta la lona más fuerte para velamen de buques; y alfombras que podrían,





ventajosamente sostener comparación con los mejores productos de los Gobelinos.

Del establecimiento de los sres. Twist, pasamos al sud de la ciudad, a ese pequeño Creuset de la República Argentina que se llama el "Atlantic Irons



Works", pero ... ¿a qué principiar descripciones, si para ellas se necesitarían volúmenes que todavía... quizá las dejarían incompletas? – Allí había veinte

locomotoras en construcciones, principiadas o

por concluir; tres máquinas marinas, una de 1.800 caballos, y las otras dos de una fuerza colectiva

5.500 *indicados*, siendo estas últimas para el

acorazado "San Lorenzo", además cuatro

hélices, un propulsor pneumático, los dos

cables de 2.500 metros para el puente

colgante sobre el Río Negro, y las inmensas traves celulares de 200 metros para el viaducto

de Salsipuedes, es lo único que recuerdo en este

momento de ese *pandemonium* de construcción metálica.

Seguimos al Sud, por la avenida Alsina, hasta llegar al Maldonado –ese *Riachuelo* de Bahía Blanca- donde están los Astilleros Nacionales. Cinco acorazados

ocupaban entonces a esos grandes talleres de la Marina Argentina: el San Martín, el Magallanes, el C. Colón, el Belgrano y el San Lorenzo. Los dos últimos, casi

concluidos, recibían las máquinas y armamento, y de los demás se dibujaban ya

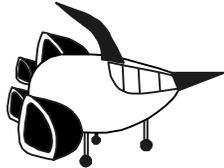
los gigantescos esqueletos formados todos con fierro de los Andes y maderas de la Cordillera y Namuncurá. Observé que los buques se lanzaban

exclusivamente por ferrocarriles submarinos, y que, aceptando admirables

precedentes sentados por el capitán Eads, el mismo sistema se usaba

para sacarlos a reparación. Quería ver también al Pampa que pasaba

entonces por completa transformación, pero el Doctor Jalapa,



recordándonos que ya era tiempo de comer, aunque con pesar abandonamos a los *Docks*, y nuestro carruaje tomó otra vez el rumbo del hotel...

(Concluirá)



## EL PORVENIR N° 206



\_"Los Docks y astilleros de Bahía Blanca", me decía el capitán Trump, "son de incalculable beneficio para la marina mercante, en un país como éste cuyo vasto litoral no posee otro refugio para el



buque averiado, y en cuanto a servicios militar, son

salvaguardia de la escuadra argentina, como lo han venido a demostrar, poco ha, las sangrientas jornadas de la Ensenada y cabo Corrientes."



\_"Capitán", le dije, "a propósito de ese reciente capítulo de la historia Sud- americana, quería pedir a Vd. una relación circunstanciada de esas acciones navales. Ya que, según me han dicho, se hallaba Vd. a la sazón al servicio de la República, puede quizá darme personal testimonio que aclare ciertos hechos, representados hasta hoy, de tan diferentes maneras (...)



Pero mal parados salíamos, nosotros también, de esa refriega, y bien lo comprendía el enemigo que, aunque llevando la peor parte, se retiraba con evidente persuasión de que no les seguiríamos. El *Chaco* había perdido todo movimiento y debía remolcarse, y el *Polyphemus*, en su embestida con el *Almte Caxias*, había desmantelado su proa de tal manera que quedaban inutilizadas sus más terribles armas: el espolón y el aparato de torpedos.





Nuestro almirante se decidió entonces a llevar la escuadra a Bahía Blanca, para hacerle las reparaciones indispensables, que la pusieran en estado de afrontar nuevos encuentros con el enemigo.

Comprendía que su oponente llevaba bastante daño para que aun no llegara la hora del peligro para Buenos Aires, y además no podía hacer otra cosa.

De esa feliz inspiración dependió la salvación del país. Mientras la escuadra brasilera perdía semana sobre semana frente a los diques de Montevideo, esperando la conclusión de las reparaciones, a los dos principales elementos de su poder; mientras se consumía en estériles impacencias el almirante brasilero que no se atrevía a entrar al Plata con la reducida escuadra de que podía disponer, pues sino son encorazados, aún formidables baterías quedaban en la costa platense; y mientras la América, el Mundo, en palpitante ansiedad, esperaba el desenlace de ese duelo entre las dos grandes naciones sudamericanas, la escuadra argentina se reparaba en los diques de Bahía Blanca con vertiginosa, increíble rapidez, gracias a los cuantiosos elementos que este lugar brinda a la Marina.. Los acorazados averiados entraron, uno al Dock flotante Nacional, el otro al dique de la South Atlantic Navigation Company; los grandes talleres que ya visitamos trabajaron día y noche, y al cabo de once días - esfuerzo increíble- ; en once días quedaba terminada esa obra, de meses en normales condiciones!- Nuestra flota otra vez en perfecto estado, con abundancia de combustible, se hizo a la mar,(...)



Por la posición de las escuadras durante el combate, resultó que una gran parte de los obuses y balas enemigos caían en medio del pueblo de La Plata y echaron al suelo los pocos edificios fiscales que quedaban en ese aborto de extravagante ambición.

Allí concluyó la relación del capitán Trump dejándome abismado en profundas reflexiones sobre lo que acababa de oír. "De manera", pensaba yo, "que sin Bahía Blanca y los cuantiosos elementos del gran puerto, toda la Nación estaba en serio peligro; ¿qué digo? completamente a merced del enemigo, se hubiera hallado, pues ¿dónde hubiera buscado la escuadra argentina los elementos que aquí halló en el refugio más abrigado, más cómodo, mas vasto de Sud América?

- " ¡ Bahía Blanca!" exclamé, " ¡ciudad predestinada! ¡Cómo se realizó ese brillante porvenir que te habían anunciado, y con cuántas grandezas, que aún te reservará la fortuna, pasará tu historia a la más remota posteridad!

El capitán Trump, visiblemente conmovido, quiso en este momento restablecer el equilibrio de sus facultades, y al efecto volvió a empinar la botella de whisky cuya intervención reclamaban, hacía rato, las agradables costumbres de su dueño...

...

El tren del ferro-carril Sud nos llevaba hacia la Metrópoli argentina, con extraordinaria velocidad. Esta aumentó hasta tal grado que manifesté a mis compañeros de viaje el temor que me causaba. Un señor que viajaba en el mismo *coupé*, y sin duda sería algún accionista de la empresa, nos dirigió entonces la palabra, en momento en que el tren iba a cruzar el Sauce Chico.





-“En el Ferro-carril del Sud, señores, no suceden accidentes, y no os dejéis impresionar por las mentiras ridículas y exag.....

No pudo concluir... el tren se hundía.... reventaba el puente... se oyó un espantoso crujido, y fui precipitado con tal violencia contra el Doctor Jalapa que le rompí los cascos.....



Desperté.....

estaba en mi cama.....en mi casa.....en Bahía Blanca, era el 25 de mayo de 1884, y no de 1900.....

¡ ¡todo había sido un sueño, ilusión!!

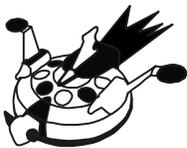
Restablecido de la violenta sensación que acababa de experimentar ¡Cómo! , pensé ¿qué visión fue esa?

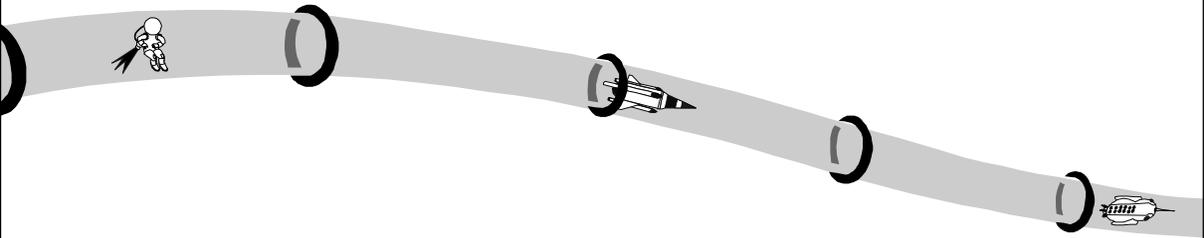
-¡ Si todo ese progreso un día se ha de realizar!

- Quise inmediatamente consignar al papel las impresiones que aun conservaba mi memoria, y escribí lo que acabáis de leer.

Perdonadme, si he abusado de vuestra paciencia con esa visión del futuro. Pero, ¡ah! no lo dudéis: Bahía Blanca será un día como la he visto en mis ensueños, y sobre toda esa grandeza se levantará la aurora del siglo XX.

Bahía Blanca, mayo 26 de 1884.





# UN VIAJE A LA REPÚBLICA ARGENTINA

en el año 2003

(fragmento)

**Nilo María Fabra**

(Blanes, Gerona, 1843 - Madrid, 1903)

*La Tribuna*, 25, 26 y 27 de octubre de 1889





## ...Al día siguiente

de mi llegada (a Buenos Aires), a las ocho de la mañana tomaba yo el tranvía eléctrico para ir a visitar la capital de la nueva provincia –Progreso–, cuya capital Bahía Blanca, de tres millones de habitantes, es hoy el puerto de entrada y salida de todos los productos extranjeros y del país, porque los grandes buques actuales no pueden entrar a ninguno de los puertos antiguos (Rosario, Buenos Aires, La Plata) que están únicamente dedicados a cabotaje.

Es inexplicable la rapidez vertiginosa de ese tranvía.

Desde que salí de Buenos Aires hasta que llegué a mi punto de arribo sólo vi un inmenso borrón verde a trechos salpicados por manchas blancas, rojas y amarillas; son los inmensos cultivos de legumbres, cereales y forrajes que abastecen hoy a toda Europa y en donde trabajan millones de agricultores (...) esmaltados por lindas granas blanqueadas, los palacios de recreo de ladrillo rojo, y los hospitales rurales que cada dos leguas se presentan con sus distintivos muros pintados de amarillo.

Cuando se detuvo el tranvía en el gran paseo que ocupa el centro de la ciudad, hacía cuatro horas que los viajeros habíamos salido de la capital de la República. Allí tomé en la estación de los Cabos Eléctricos, un pequeño vehículo para una sola persona, en el cual pude recorrer la inmensa ciudad. Como no llevaba conductor, tuve que dejar en la estación de caja dos duros que se me devolverán al hacer entrega del carruaje.

Soy poco susceptible de asombro, pero al recorrer la calle Unidad Cívica, en que se cuentan dos mil



quinientas fábricas de diversos artículos, tuve que admirar a la gran ciudad del Sud. Estas fábricas están en ella y el humo de sus chimeneas bastaría para oscurecer enteramente el cielo si hubiese chimeneas y hubiera humo. La calle, que en los tiempos antiguos hubiese sido bulliciosa por demás, goza de un silencio claustral, si se me permite esta comparación hoy que los conventos apenas si existen en el recuerdo. No sé de que está compuesto el afirmado de esa y las demás calles: es una materia semi-elástica que facilita el tránsito y ahoga el ruido de las ruedas de los vehículos y no admite nunca ni la más leve sombra de lodo.

De esa calle me dirigí al puerto por un boulevard de cinco leguas de largo.

Las doce leguas de bahía están limitadas a uno y otro lado por magníficos dock circundados de depósitos y afamados astilleros. Si se me pregunta cuántos navíos levaban sus anclas en las aguas del puerto, no sabré contestar; baste decir, para dar una idea del movimiento marítimo de Bahía Blanca, que si se usaran mástiles, estarían allí todas las arboledas del muelle.

Los buques de vidrio, de cautehue, de papel, han suplantado a los antiguos de madera, y no necesitan para ser conducidos de tripulación, sólo de cuatro a cinco hombres; ninguno de ellos es flotante, pues las ventajas de la navegación submarina están reconocidas en el mundo.

Antes de poner término a este relato, fuerza es que diga siquiera breves palabras acerca de los caminos que en el orden político se han operado en el Nuevo Mundo.

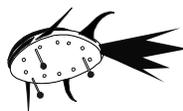
Los Estados Unidos del Norte adquirieron durante la pasada centuria enorme crecimiento, hasta el punto de que su inmenso territorio apenas bastaba para sostener su población y amenazaban un desbandamiento a costa de los países de origen latino.

Méjico, las repúblicas del Centro y Colombia, como más directamente interesadas, la primera porque veía peligrar sus fronteras septentrionales, y las restantes porque su protesta de los canales interoceánicos, el gobierno de Washington pretendía someterlas a una tutela, que rechazaba la dignidad nacional dieron la voz de alerta y reclamaron el auxilio de los demás estados americanos. (...)

Vencidos los Estados Unidos en esta memorable campaña, viéronse obligados a firmar un tratado de paz, comprometiéndose al pago de una indemnización de diez mil millones de pesos, que se repartieron los aliados, a limitar sus fuerzas navales y terrestres, y a devolver a Méjico los territorios que inicuaamente les usurparon en el siglo XIX. Entonces los Estados de la América Latina, para afianzar su independencia y oponer inquebrantable valladar a la invasión de la raza anglo-sajona, pactaron la confederación sin el predominio de ninguno, y conservando todos sus leyes e instituciones particulares.

Bajo estos auspicios se abre una nueva era de paz y prosperidad; y como si los progresos en el orden material, obtenidos durante los siglos XIX y XX, no fueran bastantes a satisfacer las aspiraciones de la humanidad, en los albores del XXI se descubre al fin, con éxito completo y admirable, la dirección de los aeróstatos, con la cual resultan inútiles los aluminio-carriles para el transporte de viajeros.





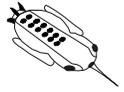
# UN POCO DE HISTORIA

Bahía Blanca

Julián Gray

*La Tribuna*, Bahía Blanca, 24 septiembre 1891





## Hoy es el día

de la fiesta de este pueblo, y justo nos parece – dejando de lado su historia actual que día a día hacemos – dedicar algunas líneas a su historia pasada, generalmente desconocida.

En 1828 se fundaba como fortín bajo las órdenes del coronel Stombar *(sic)*, para impedir las depredaciones de los indios, el pueblo actual de Bahía Blanca, sobre cuyo porvenir inmenso tanto se ha hablado y se sigue hablando todavía, erigiéndose en parroquia de Nuestra Señora de las Mercedes en el año 1835, de modo que no es hoy, como algunos creen, el aniversario de su fundación, sino pura y simplemente el día en que la iglesia festeja a su patrona.

Sin embargo por extensión se acostumbra a considerar este día como la fiesta del pueblo, con tanta mayor razón cuanto que los historiadores han descuidado consignar la fecha exacta de su fundación primera, y con la no menos poderosa de que se sigue la misma rutina en la mayor parte de los pueblos de la República. Acerca de la clase de población que formó Bahía Blanca se sabe generalmente cuál ha sido y eso mismo hizo decir a muchos que la conocen que este pueblo estaba llamado a ser la Australia del sud.

En efecto, mucha gente de equívocas costumbres, así como algunos criminales y varios cautivos rescatados de los indios formaron este centro que hoy es el tercer mercado de lanas de la América Meridional, y que está llamado a ser en breve el primero, si es que las probabilidades infinitas que se tienen no fallan.



Pero, sin embargo, no faltaron habitantes progresistas y personas ilustradas que desde los primeros tiempos impulsaron la naciente colonia, entre los que se cuenta el lamentado señor Caronti, el regularizador, por decirlo así, de lo que entonces no era sino una aldea, y lo que estaba llamado a ser una ciudad.



Bahía Blanca permaneció muchos años en la categoría de territorio disputado a los indios, como lo prueba el que, habiendo sido fundada en 1828, no se la erigió en partido de la provincia de Buenos Aires sino en 1865 bajo el gobierno de don Mariano Saavedra.



A pesar de su magnífico puerto, uno de los mayores del mundo, y a causa de la falta de población de la inmensa zona de territorio que la rodea, Bahía Blanca permaneció en casi absoluta estagnación durante muchos años, no datando su desenvolvimiento asombroso sino de 1883, año en que el Ferrocarril del Sur llegó hasta su puerto, dotándola de fácil vía de comunicación y provocando la población de sus inmediaciones.

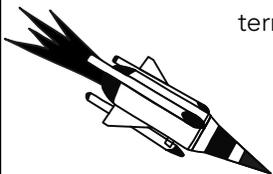


Hasta hace poco, los indios habían merodeado por sus alrededores, y el comercio era escasísimo, como que durante muchos años las comunicaciones eran muy difíciles; al puerto no llegaba casi buque alguno, hasta que el gobierno puso el *Villarino* en la carrera a Buenos Aires, bajo el comando de Federico Spurr, y gracias a las influencias de don Fermín Muñoz y de don Ignacio Sánchez; por la vía terrestre no había más comunicación que la escasa que proporcionaban las mensajerías entre el Azul y Bahía Blanca, pasando



por Juárez y Tres Arroyos, que por primera vez estableció don Antonio Astauraga, que las cedió al señor Camacho, pasando más tarde a ser propiedad de don Marcos Mora, que actualmente hace servicios igual entre ésta y Patagones.

Con elementos tan escasos, razonable era que el comercio no asumiese vastas proporciones, pero con la llegada de la primera locomotora del ramal del ferrocarril del Sud, inaugurado por el Dr. Rocha, con el establecimiento de la colonia Curamalán en los terrenos de la concesión otorgada a Ángel Plaza



Montero –ciento once leguas–, comprada por don Eduardo Casey, y con otros no menos importantes adelantos, que vinieron en seguida como corolario obligado de éstos, fuese ensanchando la ciudad, ampliándose el comercio, y en sólo cuatro años, había tal

distancia entre la antigua colonia militar de Olivieri y la naciente ciudad que nadie hubiera conocido en ella el teatro de las continuas y feroces hazañas de los indios.

Desde 1883 los adelantos se cuentan a cientos, el puerto tiene un movimiento tal que la prensa local inserta diariamente sus noticias; construyóse un importante ferrocarril; pavimentóse la ciudad que ostenta ya hermosos edificios; implántanse aun industrias; fundáronse bancos propios... Es decir, que en solo ocho años se ha adelantado más, pero mucho más, que en los cincuenta y cinco años anteriores!

Y tanto es así, que sin la crisis que ha venido a paralizarlo todo, con los beneficios que aportaría en ese caso el ferrocarril Noroeste, con los no menores de los puertos y malecones en proyecto, con la línea férrea a Tres Arroyos, con las minas de cobre de Liluel Calhel <sup>(sic)</sup>, las de sal de Jacinto Aráuz las Salinas <sup>(sic)</sup>, las fábricas



de conservas, las graserías, los saladeros, y más que todo con sus barracas que reciben una inmensa parte de las lanas que produce la República, sería hoy Bahía Blanca un verdadero emporio, en que encontrarán trabajo y bienestar cuantas personas a él acudiesen a aumentar su población y acrecer sus producciones.

La naciente agricultura abre en estos momentos hermosos horizontes, y si continúa en progreso, si responde –como responderá – a los esfuerzos de los que la han emprendido, no tardará en ser explotada en grande escala, y vendrá a aumentar considerablemente la riqueza que nos procura ya, sin ruido, el comercio de lanas.



Y si la industria coopera a las grandes obras, como hay lugar de esperarlo, si se establecen nuevas fábricas, si se da amplitud a las ya existentes, no se necesita ser muy optimista para señalar para Bahía un porvenir el más brillante entre el porvenir de los demás pueblos de la República, aun cuando, como rémoras y con intención preconcebida o sin ella, sigan oponiéndose a tal



surgimiento las ineptas administraciones comunales, que unas a otras se suceden sin historia de beneficios, aunque con crónica de escándalos.

Vamos a cerrar estos rápidos apuntes, pero no los cerraremos, sin embargo, sin una palabra para los viejos vecinos, quienes con tanto ahínco han luchado por el progreso de Bahía Blanca.

A ellos loor, como también a los nuevos elementos que han venido a dar tanto impulso a esta ciudad.





Los textos aparecieron en dos periódicos de la ciudad, *El Porvenir* y *La Tribuna*, cuyos ejemplares se hallan en la Hemeroteca de la Biblioteca Rivadavia de nuestra ciudad. *El Porvenir*, que funcionaba en calle Estomba, en aquel entonces número 11, se publicó entre 1881 y 1886. Como muchos periódicos de la prensa de campaña estuvo vinculado de manera estrecha a la actividad política y fue dirigido sucesivamente por Lucas Abad, Francisco E. Amadeo, Fermín Muñoz, Aristides González y J.A. Magariños Fortuna.

*La Tribuna*, que funcionaba en calle San Martín 90 (según la numeración de la época), también fue un periódico político y se publicó entre 1889 y 1892 bajo la dirección de Roberto J. Payró.

Se ha actualizado la ortografía de los textos, pero se ha mantenido, con la correspondiente indicación, la grafía original de los nombres y algunas marcas sintácticas particulares.



**Omar Chauvié** nació en Jacinto Aráuz en 1964. Reside en Bahía Blanca. Es profesor de Letras por la Universidad Nacional del Sur, institución en la que trabaja actualmente como docente e investigador. Ha publicado numerosos artículos sobre Literatura Argentina en revistas especializadas, en volúmenes colectivos y en publicaciones culturales. Además es autor de los libros de poemas *Hinchada de metegol* (1996) y *El ABC de Pastrana* (2003).





Prólogo y selección de textos  
**Lic. Omar Chauvié**

Diseño  
**Carlos Mux**

Se imprimieron 300 ejemplares en el taller de  
**Velovich Impresiones**  
los primeros días del mes de marzo de 2008



Director del complejo de la ex usina Gral. San Martín  
**Arq. Reynaldo Merlino**

Director del Instituto Cultural  
**Lic. Federico Weyland**

Intendente Municipal  
**Dr. Cristian Breitenstein**



