
Proyectos de reinención para la Patagonia argentina a mediados de siglo XX.

Reinvention projects for argentinian Patagonia in the mid-twentieth century.

María Victoria Goenaga*

IPEHCS, UNCO, CONICET

marianaa.gonzalez@yahoo.com

RESUMEN

El objetivo de la presente investigación es poner de relevancia el devenir de prefiguraciones espaciales para el desarrollo de la Patagonia argentina. Las mismas se inscriben en una corta tradición durante las décadas de los años 1940 y 1950 que denominamos de reinención, cuando el proyecto toma relevancia desde la condición social que habita la noción de región de planeamiento. En línea con estas nociones, el tratamiento teórico conceptual nos llevó a indagar la idea de región en relación directa con el ambiente, anticipando un pensamiento integral que concebía el territorio considerando la ciudad, la geografía, el paisaje y sus gentes. Desde el punto de vista metodológico, el uso del registro gráfico como documento histórico posibilitó el contraste del Informe de la Comisión de Estudios Hidrológicos para el Norte de la Patagonia de 1914 –realizado por el ingeniero Bailey Willis– con los proyectos Una Posta de 1942 y Plan Ciudad Industrial para

Palabras clave región de planeamiento, reinención, espacio social, Prats y Pastor, Patagonia

* Doctora en Arquitectura y Urbanismo. Doctorado FAU UNLP. Magíster en Paisaje Medioambiente y Ciudad. Programa Alfa Red Pehuén, Comunidad Europea. Profesora Adjunta Interina. Taller N.8 Arquitectura Pagani Etulain. FAU UNLP. Investigadora Categoría IV. CIUT. FAU.UNLP. Ministerio Educación y Cultura de la Nación Argentina. Proyectos, Planes y Programas cuyas líneas de investigación pertenecen a Arquitectura, Urbanismo, Planificación territorial y Gestión de cuencas.

Nahuel Huapi de 1943 –de los arquitectos urbanistas José Pastor y Roque Prats–. En base a lo expuesto, es posible vislumbrar una complejidad significativa en la construcción social de la realidad, imaginarios incompletos que configuraron períodos de escasa o nula vinculación con el sentido local, como también la estimulación al desarrollo social y productivo de la Patagonia.

ABSTRACT

The objective of this research is to highlight the future of spatial configurations for the development of Argentinian Patagonia. They are part of a short tradition during the 1940s and 1950s that we call reinvention, when the project becomes relevant from the social condition that inhabits the notion of planning region. In line with these notions, the conceptual and theoretical framework led us to investigate the idea of region in direct relation to the environment, anticipating an integral conception of the territory that considered the city, geography, landscape and its people. From the methodological point of view, the use of graphic records as historical documents enabled us to contrast the 1914 Report of the Hydrological Studies Commission for Northern Patagonia –carried out by the engineer Bailey Willis– and the Una Posta projects of 1942 and Plan Industrial City for Nahuel Huapi from 1943 –by urban architects José Pastor and Roque Prats–. On this basis, it is possible to observe a significant complexity in the social construction of reality, incomplete imaginaries that configured periods of little or no connection with the local sense, as well as the stimulation of the social and productive development of Patagonia.

Keywords

planning region,
reinvention, social
space, Prats and
Pastor, Patagonia

Introducción

El planeamiento, pues, ha de desarrollarse con ideas y métodos sociales y no geográficos exclusivamente.

Roque Prats y José Pastor, 1945

Hacia principios de la década de los años cuarenta se observa una imagen inacabada del territorio argentino que da cuenta de una complejidad significativa en la construcción social de mundo. Dicho argumento se evidencia en el registro de imaginarios incompletos que configuraron periodos de escasa o nula vinculación con el sentido local, pero también en las representaciones provenientes del desarrollo social y productivo de la Patagonia.

Los materiales gráficos, en tanto proyectos de José M. Felipe Pastor¹ y Roque Juan Prats², arquitectos urbanistas argentinos, romperán con la distorsión exclusivamente física con la que se veía a la Patagonia. Esta serie de problemáticas evidenciaban la obsolescencia del modelo de investigación física de la ciudad y su transición al modelo urbano como institución social, asociado a una idea de transformación ligada al desarrollo regional.

Esta investigación³ analiza los contrastes entre dos proyectos de principios de 1940 de los mencionados urbanistas y el inventario de la Comisión de Estudios Hidrológicos para el Norte de la Patagonia de 1914 que realiza el ingeniero Bailey Willis. Este acercamiento da cuenta de una corta tradición en Argentina a mediados de siglo XX, que denominamos de reinención, en la que toma relevancia el derrotero de representaciones sobre el territorio del sur argentino. Asimismo, nos permite reflexionar sobre las transformaciones prefiguradas que no siempre han estado en

¹ José M. Felipe Pastor (Buenos Aires, 1914-1986). Arquitecto urbanista planificador argentino, socio de Prats.

² Roque Juan Prats (1916). Arquitecto, socio de Pastor. Experiencias de urbanismo y planificación en la Argentina 1909-1955.

³ El presente texto es una síntesis del Capítulo 3 de mi Tesis Doctoral, "José M. F. Pastor y la planificación argentina a mediados de siglo XX". Defendida en noviembre de 2020 y publicada en <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/117069>

correspondencia ni con su resultante simbólica ni con la material. Tales transformaciones ponen de manifiesto el posicionamiento del hombre, fruto del clima antipositivista en el que penetraba el pensamiento sobre las ideas de ciudad y tendrá su correlato en la condición social que habita el concepto regional del planeamiento.

Hacia el año 1940, tanto los ensayistas como los arquitectos urbanistas se hicieron eco de esas condiciones justamente para reorientar de forma orgánica los problemas entre campo/ciudad, rural/urbano y posicionar al hombre en el centro de atención. A pesar que muchos de estos debates son aún hoy lecturas periféricas, algunos autores (Mazza y Perla, 2017; Gutiérrez y Britti, 2019) los reivindican como parte de un ideario que conforma un reservorio de ideas o de soluciones permanentes que se reciclan periódicamente o que subsisten de manera constante como meta o recurso.

Nuestras indagaciones llevaron a precisar un momento de reinención de la Patagonia manifestado por el enfoque regional del planeamiento. Tributario de este enfoque fue la condición social como factor o variable relevante que operaba para entender la ciudad inserta en la región. Si bien la categoría “región” ha sido reconocida y enriquecida por el pensamiento geográfico desde amplias perspectivas (Benedetti, 2008), esta investigación explora complementariamente la influencia de la geografía y filosofía francesas en la conformación del marco teórico de la planificación integral en Argentina.

Consideramos que en nuestro país, la idea de región como noción multivalente emerge de la investigación sociológica y sustituye a la noción de región proveniente de la geografía. Hacia principios de la década de los cuarenta, autores como Canal Feijoo, Kalnay y Figueroa Román introducirán la región como unidad territorial marcada homogéneamente por características sociales, geográficas y económicas que infunden a sus habitantes un alto grado de unidad cultural y espiritual.

El tratamiento teórico conceptual que perfilamos nos llevó a indagar una serie de antecedentes provenientes de la concepción humanista de la geografía regional francesa producto de las investigaciones de Vidal de La Blache⁴. Sus seguidores, como

⁴ Paul Vidal de La Blache (1845- 1918). Geógrafo francés.

es el caso de Patrick Geddes, contribuirán a la reflexión sobre hombre/naturaleza en la que surge un paisaje y modo de vida singular y delimitada. Desde entonces discusión del planeamiento se apoya en el *regional survey* y la sección del valle (Figura 1) como base de análisis de la construcción de una sociedad vinculada a su lugar y sus labores. “No se trata de una mera imagen política de un espacio coloreado en un mapa liso, sino de una región geográfica y una región antropológica” (Geddes Patrick, 1915: 220).

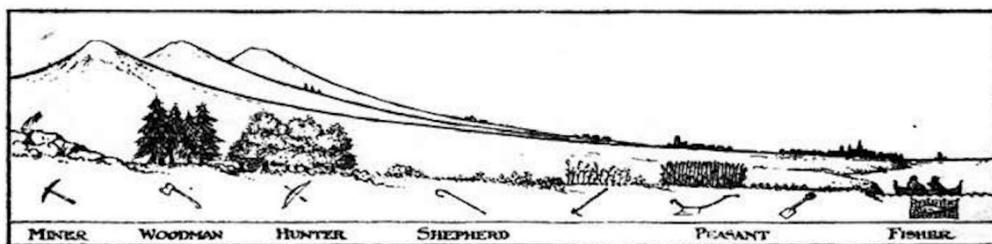


Figura 1. La sección del valle es la representación del concepto de región ligado al hábitat y las manifestaciones en tanto labores de la sociedad (la sección era la alternativa a la mirada aérea). Sección de valle. Geddes Patrick 1969 [1915] p. 220.

Desde la perspectiva francesa, todos los procesos relacionados a la condición “inventiva” se relacionan a una visión de aprovechamiento cuidado del territorio según sus singularidades, potencialidades, y se privilegian elementos concretos del paisaje por razones históricas, ecológicas, simbólicas, económicas o estéticas. Esto se da en coexistencia con la creación de formas relacionadas a funciones y usos antiguos o nuevos, y tiende a un mejoramiento habitable del territorio. La noción de paisaje da el contexto a estas ideas, en las que no existe solo la naturaleza sino la construcción de una relación atrayente entre la misma y el hombre (Donadieu y Berque, 1999). En este marco, la mención a la noción “territorio” que hacemos explica el sustrato espacial multidimensional de todas aquellas intervenciones físicas o simbólicas

mediadas por una concepción humanista. Se destina la palabra “espacio” para aquellas contribuciones que consideran solo el medio físico.

En esta coyuntura, la reinención como proceso socio espacial nos permitió identificar un movimiento de transformación de relaciones sociales en el espacio y la naturaleza, y proponer un proyecto de mejoramiento del territorio. Esta investigación trabaja la reinención desde la perspectiva de Pastor y Prats, habilitada por la recuperación de un inventario previo, y por haber salido de los límites urbanos para ir más allá de la problematización de dicotomías centro/periferia, rural/urbano. Esta perspectiva permite visualizar el territorio nacional de manera integral.

Desde el punto de vista metodológico, se procedió al reconocimiento de registros gráficos como mapas, planos, aerofotogrametrías, fotos, inventarios y proyectos. Además, se indagó en las singulares relaciones que ofrecía un territorio visto como objeto de transformación. El enfoque de este trabajo es tributario de una serie de investigaciones anteriores, como las de Harley (2001), Dubbini (1987), Aliata (1997), Williams (2006) y Favelukes (2008), quienes acuerdan que este sistema de significados se compone de un sinnúmero de reglas que involucran al cartógrafo, a la sociedad inmersa en el mapa y al contexto.

Harley (2001) resulta de particular interés en nuestro trabajo a partir de su texto “La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía”. Su enfoque sobre una sociología del conocimiento ensaya respuestas alternativas a la pregunta sobre qué es un mapa. Para los historiadores, la cartografía se convierte en una construcción social del mundo en términos de relaciones, prácticas de poder, preferencias culturales, herramienta de pacificación, civilización y explotación, convivencia de un mundo social invisible y de los fenómenos vistos y medidos. Acordamos con su afirmación acerca de que los entornos de la cartografía no son exclusivos, sino que se encuentran entretejidos de manera sutil y con frecuencia inseparable de sus contextos.

Por otro lado, nuestro interés por la recuperación de inventarios y proyectos para la Patagonia apunta a hechos y nociones del debate urbano de las décadas del cuarenta y cincuenta. Los mismos han tenido poca trascendencia en términos físicos y materiales, pero forman parte de un ideario en tanto

transformaciones sociales y avances técnicos para comprender el devenir –no siempre continuo– de la historia del territorio urbano rural en nuestro país.

En base a la tradición de las manifestaciones comunicativas en las operaciones urbano-territoriales de principios de siglo XX, observamos que los gráficos y los planos eran figuras geométricas, operaciones de estilística, preciosismo y embellecimiento, en las que el factor humano estaba ausente. Hacia el año 1930 se reflejará la distribución demográfica sin un censo de base, contemplada a través de los datos estadísticos de crecimiento poblacional.

De manera episódica, fue posible identificar tanto una imagen drástica del territorio inexplorado por la pobreza de accidentes de viajeros de fines de siglo XVIII como una imagen puesta en relación con sus monumentos, curvas solares o cortes diagonales de embellecimiento urbano como los del Plan de la Comisión de Estética Edilicia. Además, se observa la nueva monumentalidad y grandilocuencia del espacio planteado como solución urbana por la Escuela de Arquitectura en Tucumán o el gigantismo de obras públicas como represas, diques, puentes y caminos.

Estas referencias permiten vislumbrar que a principios de los años cuarenta, el espacio urbano territorial en la Argentina puede ser visualizado desde la compleja relación de un territorio visto de manera inexacta y como objeto de transformación (Dubini, 1987). El conocimiento de esa realidad en nuestro país se había dado de manera progresiva (Silvestri y Aliata, 1994) y discontinua a partir de la utilización de cartografía que daba cuenta de una imagen de país errática, acentuada por el Instituto Geográfico Nacional que brindaba información restringida. Por muchos años, existió un desconocimiento del territorio argentino, con espacios en blanco por ser impenetrables o por no haber realizado viajes exploratorios y con habitantes originarios dibujados con figuras triangulares como si fuesen vegetación.

El conjunto de prefiguraciones espaciales de Pastor y Prats no desconoce tales escenarios, al contrario, los cataliza. Sistematiza y posibilita un conocimiento técnico social que le otorga la interpretación de la cartografía como inventario previo, la corografía, el proyecto y la descripción aerofotogramétrica de la Argentina. Al tomar en consideración sus materiales, se encuentran factores que podrían explicar estas discontinuidades y demostrar la convivencia de períodos de escasa

o nula vinculación con el sentido local, con la exaltación de las capacidades territoriales para la producción industrial. El cuestionamiento por el olvido de la realidad regional y la falta de visión integral del territorio exponen el paisaje, la geografía, el turismo, las centralidades urbanas y rurales.

A partir del análisis de los materiales gráficos de Pastor y Prats, se sistematizaron las siguientes hipótesis de momentos de reinversión en que Argentina se transformaba informalmente y se proyectaba espontáneamente sobre lo desconocido: (1). El espacio de la Patagonia mediado por una imagen inacabada y conflictiva pone en juego una narrativa que promueve la reinversión de la región y corresponde al inventario de principio de siglo XX de Willis. (2). Es posible construir un campo de reflexión de la geografía regional que podría considerarse dentro del campo del planeamiento. En este espacio, toma forma la descripción del país, sus regiones y sus provincias mientras se narra y mapea las condiciones físicas, el paisaje, los límites, los rasgos climáticos y los aspectos humanos. Se plantean temas sobre desarrollo industrial, acceso democrático a la tierra y turismo popular en proyectos escasamente difundidos para la Patagonia a principios de los años cuarenta como Una Posta y Ciudad Industrial de Nahuel Huapi. Se plantea, además, una visión integral que cuestiona los problemas de propiedad y el uso de la tierra.

Inventarios. 1911-1914

Las representaciones de técnicos extranjeros de principio de siglo XX fundaron atractivas experiencias que tienen a la Patagonia como escenario y objeto de un tipo variado de ideas. Al igual que la construcción del litoral, la construcción de la Patagonia presenta ciertas conflictividades que forman parte de un proceso de transformación, que está matizado por una participación del Estado y acrecienta problemas relacionados al colonialismo interno ya instaurados por Francisco Moreno⁵ y Ezequiel Ramos Mexía⁶ a fines de siglo XVIII.

⁵ Francisco Pascasio Moreno (Buenos Aires, 1852-1919) fue científico, naturalista, conservacionista, político, botánico, explorador y geógrafo de la Generación del Ochenta de la Argentina.

⁶ Ezequiel Ramos Mexía (Buenos Aires, 1852-1935) fue abogado, diputado y ministro argentino.

El proyecto de desarrollo de Ramos Mexía ha sido producto de miradas encontradas, sin embargo los investigadores coinciden en que se trató de un hombre de perfil técnico, que participó ampliamente del proyecto político e intelectual de su época, elaboró y puso en práctica en tal condición una serie de propuestas innovadoras para el Sur Argentino (Williams 2006; Bandieri 2009).

Entre los años 1911 y 1914, Ramos Mexía –como Ministro de Agronomía y Obras Públicas– con el fin de promover el desarrollo de las tierras fiscales como medio de colonización, había proyectado la construcción de ferrocarriles hasta las regiones áridas del occidente argentino y el norte patagónico. A través de nuevas líneas ferroviarias, el Estado nacional intervino para unir los valles andinos con los puertos oceánicos y con los ferrocarriles nacionales. Uno de estos proyectos era la línea San Antonio Oeste a Lago Nahuel Huapi (Figura 2).

En este contexto, Ramos Mexía convoca al eminente geólogo e ingeniero Willis –que por ese entonces trabajaba en la *Unites States Geological Survey*–, para que estudiara las condiciones geográficas de la región de los lagos y las posibilidades de fundar ciudades en el sur argentino. La Comisión de Estudios Hidrológicos realizó la primer cartografía detallada del sur de la provincia de Río Negro y planteó la posibilidad de crear un polo industrial en el lago Nahuel Huapi. La fundación de una ciudad industrial representaba la posibilidad de generar una represa hidroeléctrica que surgiera desde el lago Nahuel Huapi hacia su continuación en el Río Limay (Figura 3).

Willis define a la “Provincia Cordillerana de la Argentina” como “región favorecida capaz de asiento de un rico estado manufacturero, ya que las materias primas y la fuerza motriz están allí concentradas junto con las condiciones favorables para la agricultura y ganadería en un clima sano” (Willis,1943). Asimismo, debía ser tanto capital como una gran ciudad industrial, sede de cultura y saber y centro político. Abarcaba toda la Cordillera desde Junín de los Andes hasta la localidad de Colonia 16 de Octubre y debía situarse sobre un ferrocarril transcontinental en la intersección de vías de comunicación norte-sud, en el sitio más favorable que se pudiera hallar.

Como se mencionara, el Informe de la Comisión de Estudios Hidrológicos para el Norte de la Patagonia⁷ que realiza Willis (Figuras 4) llega a constituirse en la primera cartografía detallada del Sur (Figura 5) y también en uno de los primeros proyectos de planificación hídrica donde la representación inacabada del espacio da cuenta de cómo se asumían –soslayadamente– los problemas del país. Estas problemáticas se relacionaban principalmente con la distribución desequilibrada de la población y la simplificación excesiva de las relaciones del individuo con su medio.

⁷ En 1914 se presentó la primera parte del informe final de la Comisión y recién fuera aceptada en 1943 por la entonces Dirección de Parques Nacionales. En 2017, la Administración de Parques Nacionales, el CONICET y la Universidad Nacional del Comahue reedita el informe, con la gestión realizada por Susana Bandieri.

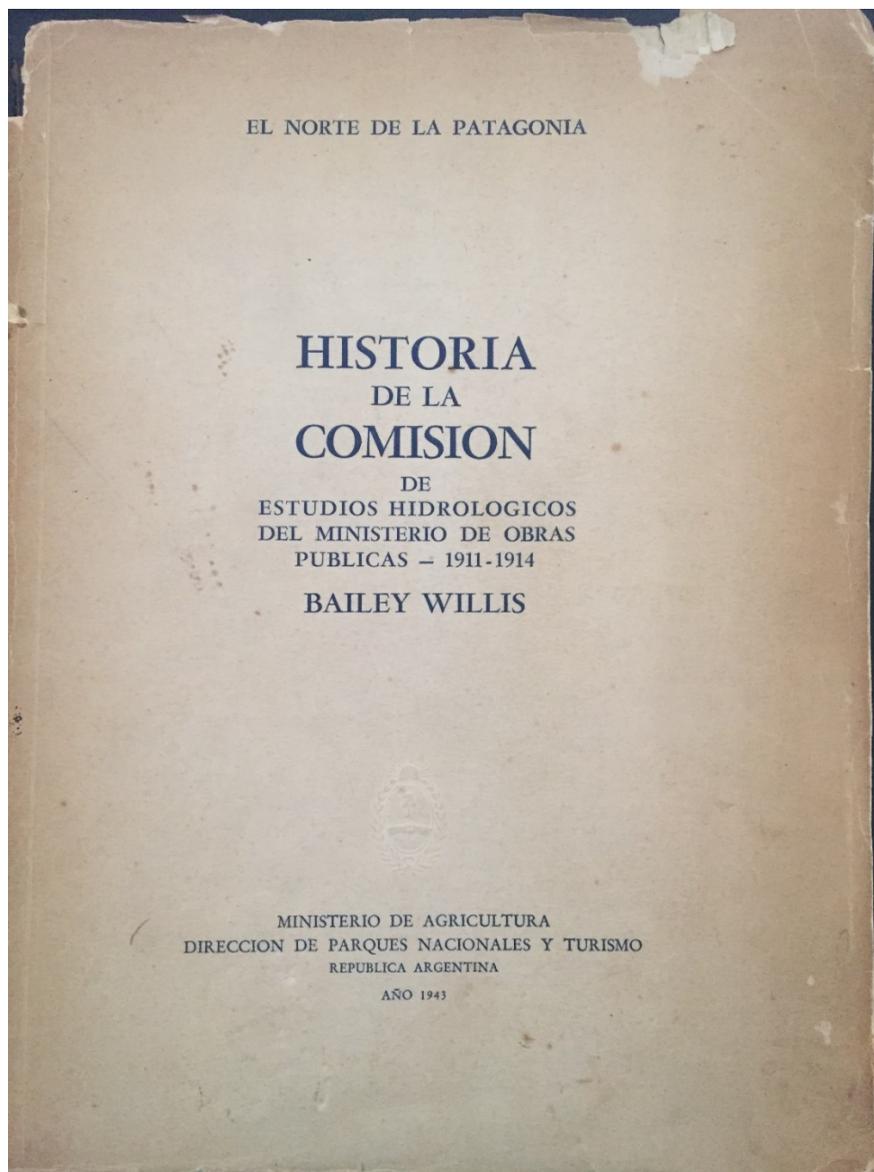


Figura 4. Tapa Ing. Bailey Willis (1943). (ENP. HCEH.MOP1911/14)



Figura 5. Trazado del recorrido en cartografía “plano ilustrativo” año 1899 del itinerario de Méndez representado por Franz Adolf Fonck. En Willis (1943). (ENP. HCEH.MOP1911/14) pp. 110-111.

Dicho informe puede examinarse entonces como un trabajo que pone en discusión distintas formas de acceso a la propiedad y al uso de la tierra, y representa un pequeño fragmento que permite cuestionar el devenir de un proyecto de país de visión colonizadora que avanzaba arrasando “pobladores indomables” y “paisajes hostiles” (Willis,1943). Este es uno de los tantos contrastes analizados, en el que encontramos una serie de motivaciones comunicativas que potencian la conformación de un imaginario territorial incompleto y claramente indiferente de la condición de riqueza cultural existente.

En este caso, los mapas actúan como modos de interpretación, pero también como metáforas en tanto son una guía de búsqueda de silencios que se traducen en reglas de ausencia. Harley conceptualiza la desocialización y el fenómeno de la transposición del espacio como una de las tantas cualidades abstractas del mapa, que nos alertan sobre la observación de los silencios cartográficos a favor de un estereotipo o a favor de la desaparición de paisajes.

Nuestra observación se evidencia en la idea de desocialización como escenografía fija para describir América: espacios vacíos, imágenes etnocéntricas asociadas a las estructuras del colonialismo cultural, imágenes de paisajes desnudos, sublimes y neutros. De la misma manera, se evidencia una serie de silencios cartográficos que invisibilizan los habitantes originarios en pos del exhaustivo relevamiento físico. Willis diseñó la ciudad (Figura 6) como si fuese un estudio económico, la relación hombre espacio estaba mediada por un *zoning* que era la aplicación rutinaria de reglas del urbanismo del momento.

La sistematización del espacio organizaba las terrazas más bajas del Río Limay para playas de maniobra del ferrocarril y establecimientos fabriles e industriales, la porción central y mas elevada de la llanura para el Palacio de Gobierno y de los edificios públicos y comerciales. La universidad estaría en la cabecera de la avenida central. Las residencias se agruparían en torno a centros que estarían separados por espacios vacantes, a la manera de la ciudad de Washington DC (Willis, 1943).

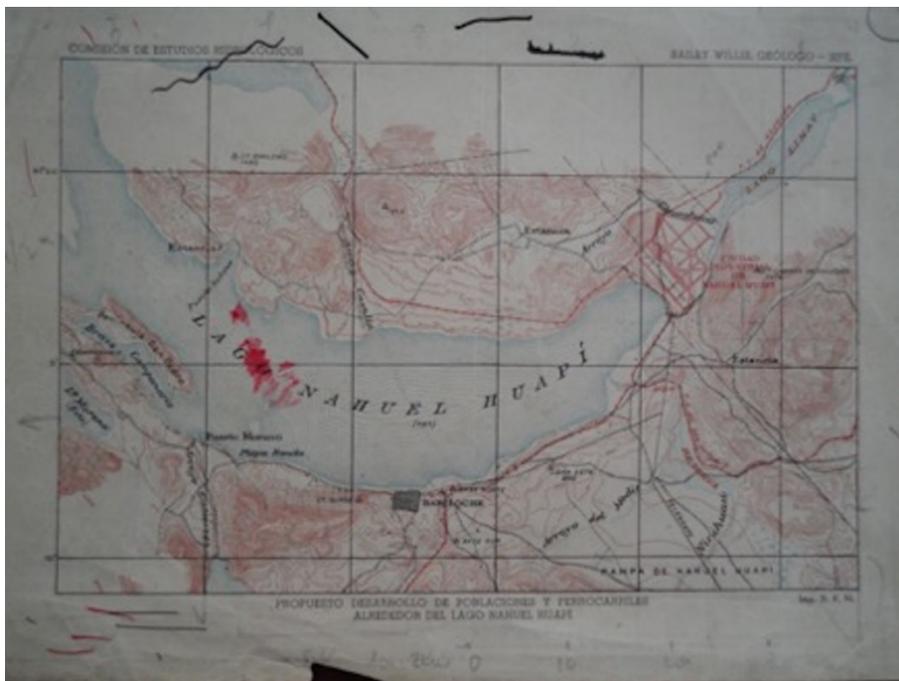


Figura 6. Propuesta de desarrollo poblaciones y ferrocarriles alrededor del Lago Nahuel Huapi. En el extremo derecho del lago se visualiza el Plan Ciudad Industrial Nahuel Huapi. Archivo Pastor. IAA. UBA.

Para poblar y fomentar esta región, Willis establecía la cooperación de agentes: el gobierno argentino, el sindicato y el colono. Los colonos debían provenir de Francia, Suiza, Alemania, Inglaterra y Estados Unidos (Willis, 1943).

En agosto del año 1914, fallece el presidente Roque Sáenz Peña mientras estalla la Primera Guerra Mundial en Europa. La Comisión se embarca en septiembre de ese año hacia Estados Unidos, donde continuó trabajando hasta la llegada de un cablegrama del presidente Victorino de la Plaza que –en enero de 1915– se negó a firmar el contrato correspondiente. Este hecho podría haber marcado el fin de la Comisión de Estudios Hidrológicos; sin embargo, hacia el año 1943, la Dirección de

Parques Nacionales y Turismo, con el objetivo de obtener datos sobre el historial del progreso de las regiones en la Argentina, vuelve a solicitar el informe.

La expedición de Willis es la primera en generar un plano como base de un proyecto de transformación que claramente no incluía habitantes originarios. Dicha ausencia queda evidenciada en las representaciones verbales que a su vez tienen correspondencia con las piezas gráficas. Puede observarse la cantidad de fotografías que tienden a ilustrar el libro casi exclusivamente con los trabajos de campo o momentos de descanso (Figuras 7 y 8).



Figuras 7 y 8. Ejemplos fotográficos de una serie donde se observan los encargados de realizar las tareas de campo para las mediciones del proyecto Nahuel Huapí. Willis Bailey (1943). (ENP.HCEH.MOP1911/14) s-n.

Willis (1943) sostiene: “en tierras fiscales hay una reforma...la de colocar las tierras bajo una ley de arrendamiento por la cual los intrusos irresponsables serían reemplazados por arrendatarios de responsabilidad”. Esos “intrusos” serían las comunidades originarias que se ubicaban en la zona del Río Limay, justamente donde Willis proyectó la ciudad.

Las investigaciones de Navarro Floria (Navarro Floria, 2008) evidencian de manera contundente que el proceso de formación territorial del área de San Carlos de Bariloche comenzó décadas antes del momento en que la historiografía le atribuye la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi a Exequiel Bustillo⁸.

De manera complementaria, el Informe de Willis podría constituirse en otro eslabón del proceso de fragmentación en la construcción regional. Así se expresaba: “el mundo todavía ignora hechos que afectan totalmente su disponibilidad como ambiente para razas nuevas... la sangre india es de aquella indomable raza araucana que resistió al soldado español por centenares de años” (Willis, 1943).

A pesar de que Willis advirtió la necesidad de algunas prácticas de formación territorial locales, su visión fue descontextualizada desde su propia cultura y conocimiento geográfico. Intentaba encontrar en Argentina, los mismos elementos geográficos que en Estados Unidos o Europa. Para demostrar tal aseveración, basta revisar en los planos de recursos naturales que llama “zona alpina” a los Andes, o cuando habla de provincia o República aludiendo a la Patagonia sin discernir su implicancia ni en el contexto geográfico ni político.

La convención verbal “paisaje alpino” (Figura 9) evoca aquí un fenómeno de interpretación que podríamos vincular a lo que se define como transposición (Harley, 2001), y aludir a una tendencia a desaparecer la diversidad del paisaje local –en el caso de su análisis americano– en favor de un estereotipo.

⁸ Exequiel Bustillo Madero (Buenos Aires, 1893-1973). Abogado argentino responsable del Directorio de Administración de Parques Nacionales.

discursivamente y gráficamente homologándolos con la vegetación. Por su parte, Harley explica estos silencios e inexactitudes a partir de la transposición inconsciente a la geografía americana de los valores y preferencias que no le pertenecen y expresa que estos tipos de silencios se convirtieron en actos ideológicos afirmativos que prepararon el camino de las colonizaciones europeas.

Se advierte una similitud en las representaciones motivadas por las políticas colonizadoras de Ramos Mexía que dan cuenta que la óptica con la que se veía la Patagonia era práctica y lucrativa. En nuestra investigación, este fenómeno se observa frecuentemente en la relación con el paisaje. A pesar de ello, en ciertas acciones, como en el prólogo de Ramos Mexía en el libro de José María Sarobe⁹, se vislumbra la necesidad de un estudio completo de la región.

Para Pastor, Sarobe identificaba los problemas de crecimiento de la población, pero también los problemas de la producción de la Patagonia, evidenciada en la capacidad económica de la región y su desarrollo real¹⁰ “y no como residencia veraniega de algunos centenares de privilegiados” (Sarobe, 1935). Pastor observa que “sus estudios hidrológicos se ampliaron y dejaron un exhaustivo estudio regional” (Prats y Pastor, 1945) y considera a la Patagonia tanto como objeto de intervención y como futuro utópico de país. Además, Prats y Pastor los articulan con sus investigaciones, en las que habían prefigurado una concepción social de la actividad turística. A pesar de que Sarobe no formula un proyecto de ciudad como lo hace Willis, se reivindica su trabajo *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los territorios nacionales del sur*, por reconocer la necesidad de un proyecto industrializador para Nahuel Huapi.

Ahora bien, esta preocupación renovada por la transformación y el progreso industrial de regiones de la Argentina lleva a Pastor y Prats a indagar en soluciones proyectuales para repensar el despoblamiento y la falta de políticas en dos propuestas: Una Posta y Plan Ciudad Industrial para Nahuel Huapi. Estos proyectos no

⁹ José María Sarobe (Buenos Aires, 1988-1946). Político argentino.

¹⁰ Para ampliar, ver Roffman, Alejandro y Luis A. Romero. (1997). *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Buenos Aires: Amorrortu. p. 192. Una comparación de la capacidad económica de las distintas regiones argentinas en 1937: la Patagonia tenía el 27,9 % de la superficie, el 1 % de la población, el 0,8% de la producción agrícola, el 13 % de la producción ganadera, el 1,6 % de la producción industrial y el 3,3 % de la capacidad económica.

son ajenos al contexto de la política nacional cartográfica argentina como tampoco a dinámicas estimuladas por el turismo popular de primer tercio de siglo XX. Al reivindicar los estudios de Willis los actualizan, incorporando datos demográficos, proposiciones de densidades, identificaciones de centralidades urbanas y rurales: un verdadero plan integral en la búsqueda de alternativas de desarrollo para los territorios nacionales del Sur ante el desigual crecimiento demográfico del país.

Hacia la década de los años cuarenta, Pastor y Prats plantean el tema del poblamiento de la Patagonia y problematizan la falta de políticas de colonización, el turismo democrático y la concepción social de la actividad turística y recreativa que unos años después sería puesta en práctica por el peronismo. La creación de una ciudad significaba la transformación de la mirada para comprenderla como reveladora de la capacidad de situaciones extraordinarias. Es posible observar que para Pastor y Prats el inventario representaba esa situación singular tanto en el caso de Ciudad Industrial Nahuel Huapi como en el de Una Posta.

Proyecto Una Posta. 1942

Una Posta inaugura una serie de proyectos de visión integral que cuestiona los problemas de propiedad y uso de la tierra a partir de actualizaciones sobre vivienda y ciudad como precursoras de soberanía en la Patagonia argentina.

Estos materiales múltiples y heterogéneos presentan significaciones y agendas que no son ajenas al contexto de la política nacional cartográfica Argentina. Tampoco son ajenas a dinámicas estimuladas por el turismo popular del primer tercio de siglo XX y particularmente pertenecen a aquellos espacios de pensamiento en que reconocían a la Patagonia como lugar decisivo en relación con la organización territorial.

El 4 diciembre de 1942 le fue otorgado el Primer Premio patrocinado por la Comisión Nacional de Cultura y organizado por la Sociedad Central de Arquitectos en el IV Salón Nacional de Arquitectura en la categoría "Arquitectura Social". Este trabajo fue publicado en 1943 en la *Revista de Arquitectura* (Figura 10).

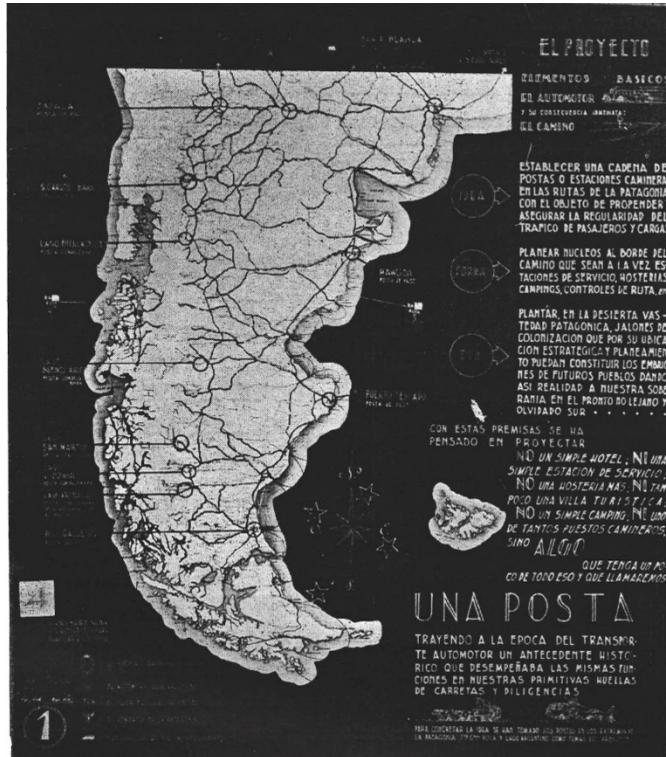


Figura 10. Proyecto Una Posta. Revista de Arquitectura Nº 266. Febrero 1943. p. 45.

Estas jornadas de premiación en los Salones Nacionales de Arquitectura atestiguan evidentes dinámicas de tensión inherentes a crecimientos e intervenciones de ciudades, o de atracción hacia símbolos patrios como las cataratas del Iguazú en Misiones y el lago Nahuel Huapi en Bariloche a partir de la sublimidad de los paisajes naturales como típicas postales argentinas¹¹.

¹¹ Para ampliar, ver Silvestri, Graciela. (1999). "Postales Argentinas". En Carlos Altamirano (Ed.) *La Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Ariel. pp. 111-135.

Asimismo, observamos desplazamientos que se ven representados por preocupaciones y problemáticas asociadas a la desvitalización de centros urbanos existentes, provocada principalmente por la ampliación de la Red de caminos nacionales que en el año 1943 multiplicaba los kilómetros construidos¹². Ballent (2005) analiza la implicancia de las imágenes asociadas a la coordinación de un proyecto nacional, provincial y local que los mapas carreteros poseían como alternativa o complemento al trazado en abanico de los ferrocarriles. Además, expresa que la contracara de la desvitalización inherente a la red vial se presentaba como el símbolo de integración nacional propio del siglo XX, una imagen de nuevo tipo en trama.

El proyecto Una Posta se monta en esas imágenes previas que le completan un imaginario geográfico y social en el que el hombre estaba presente denunciando que solo se encontraba resuelto el problema del vehículo, pero no del viajero: “queda satisfecha la máquina pero no el Hombre” (Pastor, 1943).

El territorio era el espacio fuera de lo urbano que permitiría pensar integralmente la región, pero también era la oportunidad de llevar adelante proyectos de turismo social (Figura 11). Sin embargo, en la utilización del mapa carretero que Pastor otorga un sentido propagandístico y ve una oportunidad para promocionar el turismo social democrático que más tarde validará bajo premisas de la recreación, el ocio y el paseo en su revista Plan.

¹² Hacia el año 1943 la labor estatal había logrado elevar la cifra de kilómetros construidos de caminos de tránsito permanente por arriba de los 30.000 Km, mientras que en octubre de 1932 el país contaba con 2.000 Km (Ballent, 2005: 107).

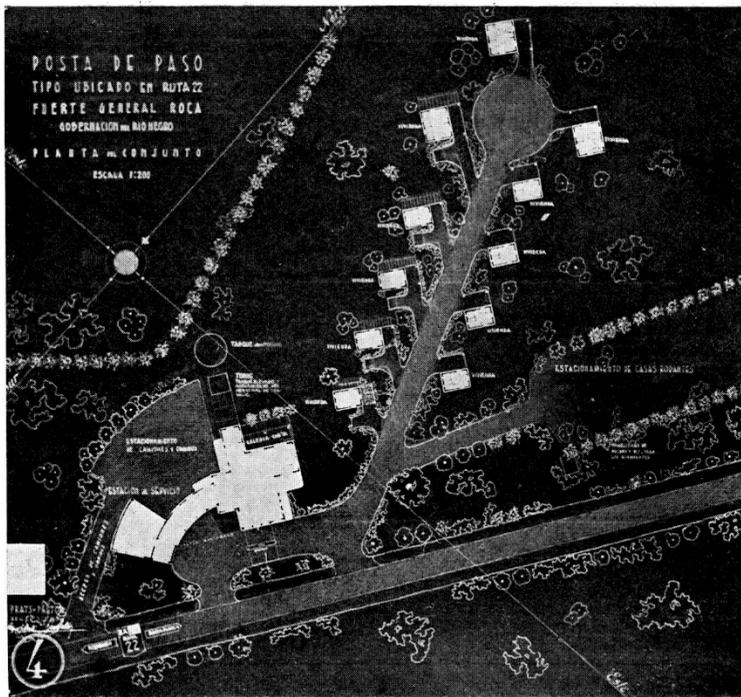


Figura 11. Proyecto Una Posta y Plano de posta de paso. Revista de Arquitectura Nº226. Febrero 1946. p.47

Estos procesos formaban parte de una incipiente tradición del turismo de la Asociación Cristiana de Jóvenes (YMCA) –que Pastor integraba por entonces– y que se constituyó en entidad pionera de las colonias de vacaciones en Argentina iniciada en el año 1918 destinada a jóvenes y empleados. Esta entidad promovía el ocio popular.

El objetivo principal de Pastor y Prats era contemplar las necesidades del viajero: “dar sentido humano a ese camino; organizarlo, complementarlo con instalaciones que hagan agradable el descanso forzado de viajeros”. Además, fue uno de los primeros trabajos que contempló a la Patagonia desde lo proyectual: “zona casi desértica geográfica y socialmente, aunque no maldita como algunos la han llamado” (Pastor, 1943).

Una Posta observa la magnitud del problema patagónico, cuestiona que no debe abarcar solo una determinada zona privilegiada por el turismo, sino que debe ser vista en su inmensidad territorial. Sostiene que el lema debe ser construir no intensivamente sino extensivamente, y reconocer la inútil onerosidad dedicada a obras públicas como diques, usinas, puentes y caminos en base a una cantidad insuficiente de población. El proyecto enfatiza el empleo de materiales, industrias y artesanado de cada región adecuados a los grupos para que puedan desarrollarse localmente. Los elementos de proyecto que se tomaron fueron la Ruta 40, la cordillera y la Ruta 3. Los pequeños grupos de construcciones están distribuidos según una lógica que constituía la expresión moderna de las antiguas postas de las históricas rutas combinadas con el nuevo mapa carretero.

La mixtura de puntos de posición estratégica –sumada al atractivo turístico y al alojamiento prolongado– da cuenta de un proyecto en el que se categorizaron las construcciones como 7 postas de paso y 5 postas cordilleranas. Las primeras se redujeron en frecuencia a lo largo de su trayecto, conformadas por bloques de equipamiento y apoyo a pequeñas casas independientes. Las postas cordilleranas repiten en mayor escala los mismos elementos, pero se diferencian por ser pequeñas ciudades en potencia, gérmenes de futuras poblaciones. Se prevé que cada casa o cabaña individual goce de la “ventaja social” (Pastor, 1943) de la vida en comunidad turística, y se añaden pequeñas construcciones a “la manera de edificio comunal que reúne bares, salones de actos y juegos, negocios, oficinas de correos y telégrafos, estación de ómnibus, haciendo las veces de centro cívico del villorio” (Pastor, 1943).

Ubicadas según parámetros topográficos y realizando las condiciones si se ubicaban en la cordillera, las “casitas o cabañas” se diseñaban con conexión a una estación fluvial en la orilla del lago. Se buscaba un “estrecho contacto con la naturaleza” (Pastor, 1943) y se promovía la mezcla entre el turista de clase media, el obrero y los empleados. La característica más destacable es su eminente hecho popular, mezcla de obrero empleado, médico comerciante y rentista artesano. El objetivo de tal convivencia era respetar las costumbres y aprovechar las posibilidades económicas, gozando de las ventajas colectivas que brindaba la comunidad turística.

Una Posta podría ser visto como el antecedente directo¹³ a investigaciones de Pastor en las que el objetivo era plantear una actualización sobre la vivienda popular en la Argentina, que tenía a ésta como un problema fundamentalmente de carácter social (Pastor, 1944). También podríamos reconocer aquí el germen de lo que serán sus elaboraciones posteriores para unidades vecinales y alojamiento integral en Ciudad Industrial Nahuel Huapi de 1943 o Villa Jardín de Reyes en 1951.

Es posible, entonces, inscribir Una Posta en una tradición que se despliega por casi diez años sobre la invención de nuevas prácticas del viaje consolidada hacia el año 1943. Tal práctica adquirió dinamismo por la emergencia del turismo carretera y por la movilización que tendrá el turismo desde 1943 a partir de la labor del Gobernador Víctor Mercante. De este modo, representó un punto de inflexión en la dirección de políticas de turismo y ocio diseñadas para sectores medios (Piglia y Pastoriza, 2012).

Proyecto Ciudad Industrial Nahuel Huapi. 1943

El Proyecto Ciudad Industrial Nahuel Huapi (Figura 12), cuyos autores son Prats y Pastor, se puede definir como un plan de establecimiento de nuevas ciudades. Se proyecta en el año 1943 y es distinguido con el Gran Premio de Honor del VI Salón Nacional de Arquitectura en 1945.

¹³ En la página 227 la Revista de Arquitectura N° 281 mayo 1944, en la sección "Crónica", menciona la llamativa coincidencia con la revista *Architectural Record* de febrero 1944, en la que se publica un anteproyecto del arquitecto Harwell Hamilton Harris que combina hostería y habitaciones para turistas y camioneros. Este es el mismo tema que en febrero de 1943 se había publicado como Una Posta de Pastor y Prats proyecto de 1942.

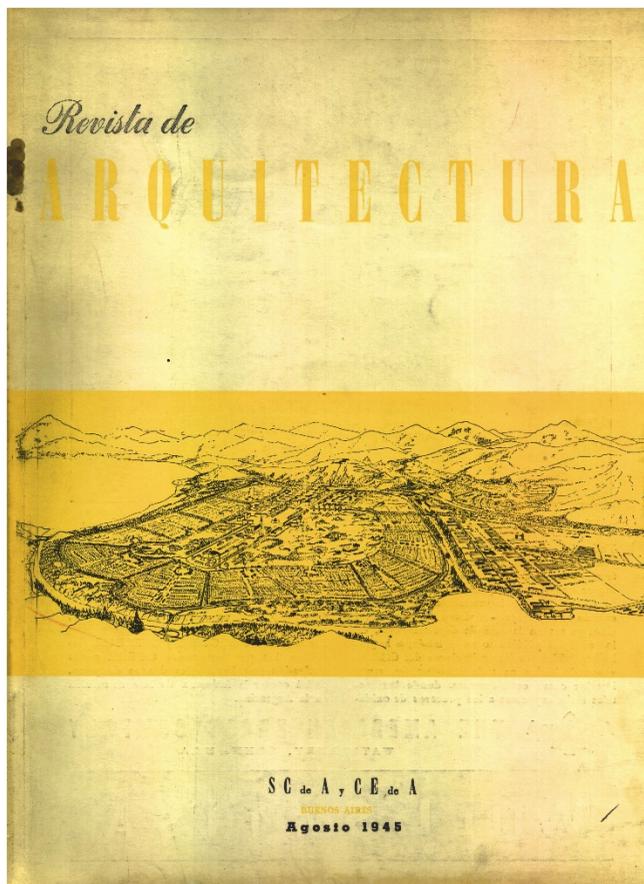


Figura 12. Tapa de Revista de Arquitectura. Año XXX. N° 296. Agosto 1945.

A diferencia del diseño de ciudad realizado por Willis para Nahuel Huapi, en este proyecto la condición social representada por la relación del hombre espacio estaba por sobre los procesos constructivos y económicos. Asimismo, conjuga una visión descriptiva con un manifiesto interés por repensar el aspecto sociocultural del habitar. Se ven representados todos los tipos sociales familiares. No se describen, interesan en tanto significación social, como esencia misma del análisis necesario para

cada región y cada ciudad buscando una comprensión integral hacia el mejoramiento y el desarrollo regional.

Dos temas serán planteados en este proyecto que podemos considerar como un momento de reinención de la Patagonia y también un manifiesto de planeamiento regional: el paisaje y el espacio social. Ambas serán las nociones tematizadas por los autores en pos de una forma actualizada, propositiva e interescolar de ver el territorio (Figura 13).

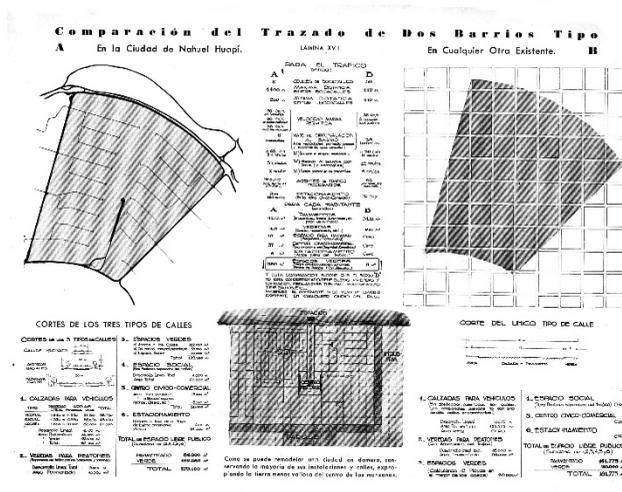


Figura 13. En el punto 4 se observa el ítem espacio social que es complementario del espacio verde y del cívico comercial. Revista de Arquitectura. Año XXX. N° 296. Agosto 1945. p. 331.

Al trabajar este proyecto treinta años después que Willis, fue posible actualizarlo con los avances en los mecanismos de relevamiento territorial que posibilitan una visión panorámica y la puesta en escena de bellezas naturales en la búsqueda de una atmósfera de reconciliación entre la ciudad y el campo, entre el hombre y la naturaleza, hasta ese momento en antítesis. La relación con el paisaje ya

no se presenta conflictiva como analizábamos a principio de siglo XX, sino armoniosa. Se observa una valoración de los elementos naturales que son puestos a disponibilidad ya no para una clase privilegiada sino para el común de los habitantes.

Así se expresaban los autores: “Luego se observará que la ciudad que esbozamos, antes de constituirse en perturbación de un paisaje... lo realza y le da vida” (Prats y Pastor, 1945). Es importante señalar que podrían haber tomado el modelo de ciudad en trama reticular a la que Willis le superponía otra trama diagonal. Sin embargo, atentos a tal fenómeno de desocialización dado por la imposición de un modelo ajeno a la realidad geográfica con la que se encuentran a orillas del Río Limay, Prats y Pastor optaron por considerar una serie de variables que podríamos atribuir a un estudio exhaustivo del mencionado río, que Pastor había desarrollado minuciosamente en sus investigaciones previas.

El concepto regional de planeamiento aquí evidenciado no solo es unidad territorial definida por las características sociales, geográficas y económicas; también es unidad cultural y espiritual: “el grado máximo de adaptación al medio que un país puede alcanzar para la libertad, unidad y organización nacional, dentro de un marco ambiental digno de las mismas” (Pastor, 1945).

Esta idea de reconciliación con la naturaleza se apoya en nociones provenientes de las lecturas de Karl Mannheim¹⁴ y Frederick Kiesler¹⁵ implícitas en el pensamiento de Pastor acerca del hábitat, el espacio vital, el ambiente, la racionalidad en la forma de vida y el trabajo digno. Son nociones que desarrollará a lo largo de toda su trayectoria con la premisa del planeamiento como el “arte que procura regular la vida humana sobre la tierra” (Prats y Pastor, 1945).

El concepto de habitar como construcción de la sociedad vinculada al lugar, sus labores –que es base de nuestro enfoque de reinención– no puede ser comprendida si no lo analizamos bajo los presupuestos de estos autores. A partir de nuestra investigación, la relevancia que adquieren estas ideas puede vincularse

¹⁴ Karl Mannheim (Budapest, Hungría 1893 - Londres 1947). Sociólogo.

¹⁵ Frederick John Kiesler (Tschernovitz 1890 – New York City, 1965). Escultor, escenógrafo, artista, teórico y arquitecto.

fundamentalmente a la posibilidad de plantear una teoría del planeamiento humanístico.

En Argentina se daba un campo de pensamiento de perspectivas abiertas, consecuencia de la redefinición del urbanismo y la emergencia del planeamiento, que consideraba que transformando la sociedad se acondicionaría¹⁶ al espacio urbano. Las formulaciones de Pastor y Prats consideran el concepto biofísico por el cual la salud del hombre depende del equilibrio entre las fuerzas ambientales y las fuerzas internas (Figura 14). Esto es, la relación balanceada entre las acciones del ambiente y las reacciones del hombre situado en él es condición de posibilidad de la evolución de la sociedad.

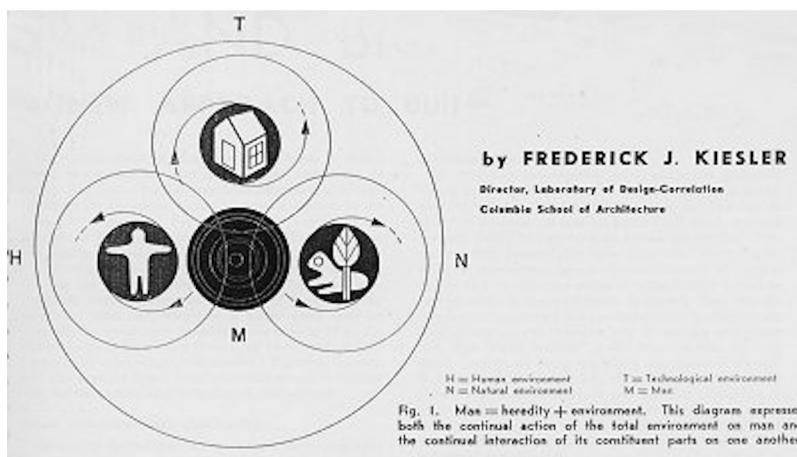


Figura 14. Gráfico que surge de los apuntes de Pastor del Plan Regulador del desarrollo de la Ciudad y Partido de Berisso, remite a la noción de triple medio de Kiesler. Archivo Familia Pastor.

¹⁶ El término francés *aménagement* sería adecuado para la idea de desarrollo que subyace en el planeamiento ligada al acondicionamiento del territorio. En versión contemporánea, ligada también a la idea de proyecto de paisaje desde la aproximación de la filosofía francesa. Para ampliar, ver Pierre Donadieu Mouvance. "Cinquante mots pour le paysage".

Ellos proponen dejar de lado el punto de vista arquitectónico por considerarlo una expresión mínima, ampliar su marco ambiental con el estudio de la vivienda como elemento formador de barrio o vecindario y no como elemento aislado. Es así que la creación de subcentros se constituyó en un nuevo modelo para pensar los agrupamientos urbanos en lo sucesivo, teniendo en cuenta no solo la problemática del crecimiento sino también la regulación de uso del suelo.

Si hasta entonces el zoneamiento se hacía por valores especulativos del terreno, a partir de Ciudad Industrial Nahuel Huapi se modificaba la noción misma de zoneamiento para proyectar los usos de la tierra y sus densidades. Se buscaba regular la población sobre la base de distintos grados de compacidad (Pastor, 1945: 153) o densidad, lo cual conducía a reflexionar sobre tipologías de vivienda desde lo individual a lo colectivo, sueltas o en *blocks*.

También opera una renovación de elementos de planificación tradicionales como por el ejemplo el *parkway*¹⁷ costero en tanto diseñado para unir la nueva ciudad Nahuel Huapi con Bariloche (Figura 15). La Ciudad Industrial Nahuel Huapi se pensó a partir de un Plan regulador de ampliación de nuevas líneas ferroviarias y caminos acompañando los discursos estatales y las representaciones de los mapas carreteros integrados a un Plan regional.

¹⁷ *Parkway*: concepto introducido en Inglaterra a finales del siglo XIX por Lord Meath después de un viaje a América.



Figura 15. Plan regulador área metropolitana. Esquema urbano y rural sudeste del lago Nahuel Huapi. Revista de Arquitectura. Año XXX. N° 296. Agosto 1945. p. 315.

El hecho de prever una circunvalación diseñada como avenida parque (Figura 16) pone en juego una serie de criterios y decisiones paisajísticas más allá de lo técnico. Se evidencia el conocimiento cabal que los autores tenían de proyectos viales anteriores como la Avenida General Paz de 1937 de Ernesto Vautier, y los trabajos de Erna y Hermann Herrey sobre el problema social vinculado al análisis de tráfico de los sistemas viales de las ciudades metrópolis.

Pastor y Prats trascienden los aspectos estéticos al otorgar a esta avenida de circunvalación el rol de articuladora con un área agrícola de abastecimiento y producción regional para la producción de alimentos de granjas circundantes. La definición y determinación de área agrícola de servicios para la Ciudad de Nahuel

Huapi se concibe como extensión de tierra laborable, capaz de proveer alimentos en perfectas condiciones a las personas que vivan dentro de sus límites.

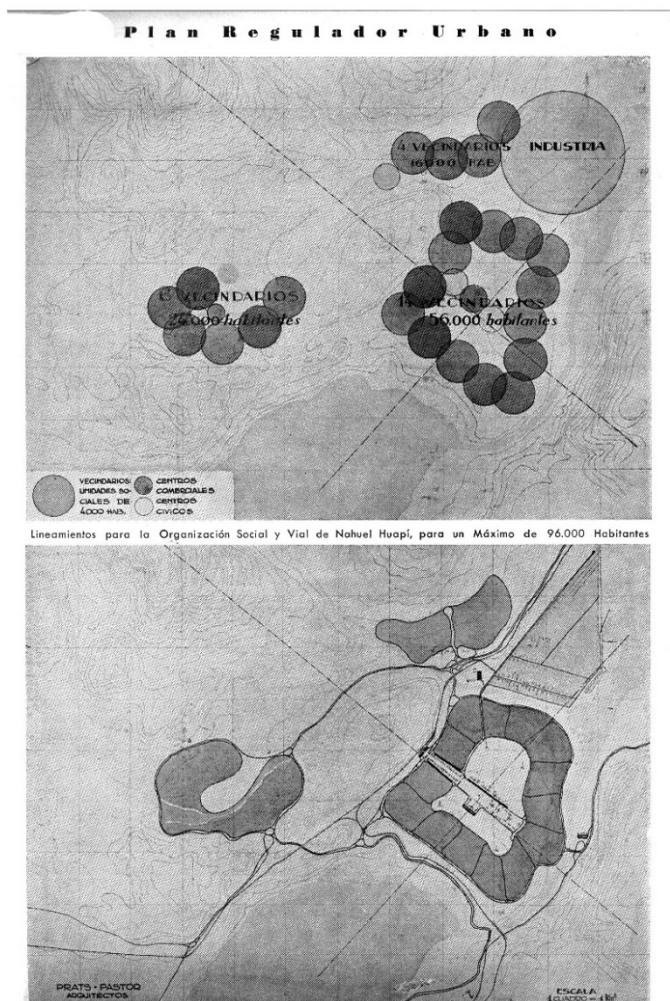


Figura 16. Plan regulador urbano. Lineamientos de organización social y vial para 96.000 habitantes. Revista de Arquitectura. Año XXX. N° 296. Agosto 1945. p. 321.

Además de actualizar los datos de población representando la mayor o menor densificación por puntos en el plano, el proyecto presenta evidencias sobre crecimiento de población hasta el año 1944 comparativamente con la ciudad de San Carlos de Bariloche. Para ello, se basa en un riguroso estudio demográfico atento a que la pobreza de conocimiento nacional de estudios anteriores le daba a la zona el carácter de desierto.

En Nahuel Huapi, la propuesta de los autores para el plan de viviendas tiende a la mezcla de las clases sociales. Todos los ciudadanos, cualquiera sea su posición, tendrían una vivienda cómoda y sana, adecuada a las necesidades físicas y espirituales de su familia. Para viabilizar tales objetivos, Pastor y Prats tomarán el concepto de unidad vecinal desde su connotación social. El plan urbano parte de la unidad vecinal. La unidad vecinal es el órgano urbano básico y el elemento articulador de áreas verdes, áreas industriales y públicas, y red de comunicaciones de acuerdo con el relieve del terreno.

Pastor compara el trazado vial de una unidad vecinal de Nahuel Huapi con un área equivalente a un barrio de una ciudad cualquiera de tipo corriente con trazado en damero y rescata que el trazado de la primera no solo es más funcional y lógico, sino el más económico desde el punto de vista de los gastos comunales en concepto de pavimentación, control, mantenimiento y servicios públicos en general. Asimismo, tendrá la visión y la capacidad de pensar simultáneamente en dos escalas, esto es, llevar adelante varios procedimientos en un mismo proceso de planeamiento: por un lado, diseñar el gran plan en el ámbito de lo regional y, por el otro su complemento, de escala arquitectónica, de reconstrucción o proyecto a nuevo de una ciudad que permite desarrollar un método de análisis diferente al del resto de sus contemporáneos. Sus metodologías quedarán plasmadas en su libro *Uso de la Tierra en relación con la vivienda y el desarrollo urbano y regional* de 1951.

Si bien en esta época la figura de Plan Regulador ya había adquirido consenso profesional y normativo, a Prats y Pastor les cabe el rol de haber coordinado y sintetizado una serie de documentaciones como los informes gráficos, planes, planos, mapas, programas de actividades públicas y privadas futuras,

códigos, normas y planes de financiación en una sola formulación: el Plan Regulador Regional. En esta coyuntura se circunscribe a la región Patagónica, pero se concibe como parte de una trama de planes regionales que podrían ser parte de un Plan Nacional Único.

Conclusiones

Al contrastar los tres proyectos para la Patagonia en nuestra investigación, es posible concluir que desde principios de siglo XX el territorio se relevaba exhaustivamente y transformaba rápidamente. El deseo y la mirada sobre este territorio se desvanecían entre paisajes invisibilizados y espacios deshabitados.

El “Mapa del Norte de Patagonia” no existió hasta mediados de los cuarenta, momento en el que dicha restitución cobra más sentido si la observamos en el contexto de la inexistencia de cartografía oficial. La conflictividad se agudizaba ya que para los diplomáticos la cartografía producida en Argentina era válida solo si estaba realizada por especialistas extranjeros (Lois, 2006).

Sin embargo, en la reinversión de la región a partir de su condición social que manifiestan Una Posta y Ciudad Industrial Nahuel Huapi, comprobamos que esta transformación imaginada en papel se da en contraposición al relato maestro y a la materialización que finalmente se lleva a cabo para la “turistificación” del sur argentino (Navarro Floria, 2008). El proyecto conservador de Parques Nacionales de Exequiel Bustillo determinó la fragmentación en la construcción regional y excluyó algunos sectores sociales mediante la restricción del acceso al uso de la tierra. Para Navarro Floria, sus consecuencias impactan en una fuerte conflictividad en el proceso de formación territorial, que refuerza el colonialismo interno y subordina el desarrollo local a una visión nacionalista y autoritaria. Lo que denomina “plan” o “proyecto” es una serie de prácticas espaciales que contribuyen decisivamente a la destrucción social de la región.

La resignificación del inventario que Pastor y Prats realizan a partir de la restitución de Willis tiene una lógica de valoración que no solo lo define como el

primer estudio regional sino que también lleva a considerar el territorio como aspiración y deseo de transformación social posible. Esta idea será debate para la construcción de la Patagonia hasta nuestros días.

Veremos más adelante que el hilo histórico sobre la valoración en tanto reinención lo trazarán con diferentes matices autores como José María Sarobe en 1935, el proyecto construido del Estudio Urgell Llauro en Villa Permanente el Chocón del Río Limay en la Provincia de Río Negro en 1968, y el Proyecto Patagonia y Capital de 1986 instruido por el entonces presidente Raúl Alfonsín.

Comprobamos en Una Posta y Ciudad Industrial Nahuel Huapi que ese espacio era la condición de posibilidad para pensar integralmente el territorio desde la escala arquitectónica a la regional, como parte de un mismo plan. Se trataba de un conocimiento integral de organización territorial de país, que desplazaba los relevamientos físicos y la visión colonizadora por una política de acceso al turismo democrático. La diversidad de paisajes, las riquezas geográficas, las labores de sus pobladores reafirmaban los valores sobre los que se deseaba construir una poética del territorio.

Consideramos que en los primeros años del siglo XX la Patagonia se constituyó y continúa siendo un sitio valioso de interpelación sobre contrastes en tanto valoración económica y social. Asimismo, se constituye en un espacio de debate que nos permite repensar el campo de estudios del planeamiento desde la mirada sociológica que comprende las funciones vitales de la ciudad como complejas, en relación al país y a la región.

En esta discusión, la vivienda representa la posibilidad de restauración orgánica de la relación perdida entre la humanidad, el espacio y la naturaleza. Estas metáforas y prefiguraciones espaciales explican los criterios eco-éticos sobre los que Prats y Pastor se inspiraron para pensar el planeamiento de las décadas siguientes, que podrían ser considerados –sesenta años después– como parte de las mismas problemáticas que actualmente se han acelerado exponencialmente y continúan sin resolución.

Referencias Bibliográficas

- Aliata, Fernando. (1987) De la vista al panorama, Buenos Aires y la evolución de las técnicas de representación del espacio urbano. *Revista del Instituto de Estudios del Habitat*. N. 5 vol II 11-20
- Archivo José Pastor del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzo, de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- Ballent, Anahí. (2005). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. En *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, N° 27, Buenos Aires.
- Bandieri, Susana. (2009). Pensar una Patagonia con dos océanos: el proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía. Instituto de Estudios Socio-Históricos. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad La Pampa. *Quinto Sol*. N° 13. p.47-71.
- Benedetti, Alejandro. (2009). Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XIII, N° 286. Universidad de Barcelona.
- Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (2012). *Experiencias de urbanismo y planificación en la argentina 1909-1955. Biografías de los protagonistas*. Buenos Aires.
- Dubbini, Renzo. (1987). Vedute e panorami. *Lotus International*. N° 52 Milán. Pierluigi Nicolini Editor. pp 99-11.
- Favelukes, Graciela. (2008). Medios técnicos y construcción de la ciudad. *Registros*. Año 5. N° 5,87-104.
- Geddes, Patrick. (1960 [1915]). *Ciudades en evolución*. Buenos Aires. Ediciones Infinito.

-
- Gorelik, Adrián. (2004). Pastor José M. F. En Liernur, Jorge y Aliata, Fernando (comps.). *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Volumen 5. Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Gutiérrez, Juan y Britti, Lucía (2019). *José Manuel Felipe Pastor*. Anales del IAA. Vol. 49. N° 1. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzo. Recuperado de scielo: <http://www.scielo.org.ar/pdf/anales/v49n1/v49n1a09.pdf>
- Harley, John Brian. (2005 [2001]). *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. Fondo de Cultura Económica: México, D.F.
- Livon Grossman, Ernesto. (2003). *Geografías Imaginarias. El relato de viaje y la construcción del espacio patagónico*. Rosario: Beatriz Viterbo Editora.
- Lois, Carla. (2006). Técnica, Política y Deseo Territorial en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941). *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. X, núm. 218 (52), 01/08/2006. Barcelona. Universidad Barcelona. Recuperado de: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-52.htm
- Mazza, Carlos y Perla, Bruno. (2017). Las infraestructuras ferroviarias en la historia del territorio: proyectos y realizaciones en la Patagonia norte argentina en la primera mitad del siglo XX. *Registros*. Vol. 13 (1) enero-junio, 37-54.
- Navarro Floria, Pedro. (2008). El proceso de construcción social de la región del Nahuel Huapi en la práctica simbólica y material de Exequiel Bustillo (1934-1944). *Revista Pilquen - Sección Ciencias Sociales*, junio-diciembre de 2008. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347532054003>
- Pastor, José. (1943). Trabajos presentados al IV Salón Nacional de Arquitectura. *Revista de Arquitectura* N° 266 (febrero), 44-48.
- (1947). *¿Cómo se planea una ciudad? Cuadernos de planeamiento urbano y regional*. Buenos Aires. Instituto Planeamiento Regional y Urbano. IPRU. Ocho conferencias Curso Básico de Planeamiento Urbano y Regional. La Plata.

-
- Prats, Roque y Pastor, José. (1945). Plan para Ciudad Industrial Nahuel Huapi. *Revista de Arquitectura* N° 296 (agosto). Año XXX, 33-66.
- Pastoriza, Elisa y Piglia, Melina. (2012). Asociaciones civiles, empresas y estado en los orígenes del turismo argentino. *Anuario IEHS* 27, pp. 393-415. Buenos Aires.
- Sarobe, José. (1935). *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los Territorios Nacionales del sur*. Buenos Aires: Editorial Aniceto López.
- Silvestri, Graciela y Aliata, Fernando. (1994). *El paisaje en el arte y las ciencias humanas*. Buenos Aires: Centro Editor América Latina.
- Silvestri, Graciela. (1999). Postales Argentinas. *La Argentina en el Siglo XX*. Buenos Aires: Editorial Ariel.
- Williams, Fernando. (2006). La exploración de la Patagonia central y los mapas de Llwyd Ap Iwan. *En: I Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía*. 11 de abril. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Willis, Bailey. (1943). *El Norte de la Patagonia. Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas – 1911-1914*. Argentina. Ministerio Agricultura. Imprenta Dirección de Parques Nacionales y Turismo.