



---

## Industrias y proyectos de desarrollo en Chubut antes de la implantación de los polos industriales subsidiados

Autor(es): Pérez Álvarez, G

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 29 (diciembre 2021), pp. 1-22.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2195>

---



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

### ¿CÓMO CITAR?

Pérez Álvarez, Gonzalo (2021) **Industrias y proyectos de desarrollo en Chubut antes de la implantación de los polos industriales subsidiados**. *H-industri@* 29: 1-22.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2195>



H-industri@ es una revista académica semestral editada en el marco del **Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL)** del **Centro de Estudios de Historia Económica Argentina y Latinoamericana (CEHEAL)**, perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

## Industrias y proyectos de desarrollo en Chubut antes de la implantación de los polos industriales subsidiados

### *Industries and Development Projects in Chubut before the Introduction of Subsidized Industrial Poles*

Gonzalo Pérez Álvarez<sup>i</sup>  
[gperezalvarez@gmail.com](mailto:gperezalvarez@gmail.com)

**Resumen:** Apunto a describir el desarrollo industrial en Chubut, desde su incorporación al Estado Nacional (hacia 1865-1880) hasta 1970, año en que comenzó a desarrollarse en plenitud el modelo desarrollista. Focalizo en la región noreste del territorio, por tratarse de aquella que más temprano se integró al desarrollo capitalista, y porque allí se concentró el impacto del polo industrial.

Incorporo al análisis dos documentos específicos: la propuesta de creación de la Comisión de Fomento Patagonia, hacia el comienzo del gobierno de Juan Domingo Perón, y un informe publicado en 1970 por el Consejo Federal de Inversiones. Pretendo ofrecer elementos para responder algunos interrogantes, relevantes para analizar el proceso histórico de esta región. ¿Existía en Chubut la posibilidad de industrias que no fuesen dependientes de subsidios? ¿Esa alternativa era viable y el polo de desarrollo fue un factor que llevó a frustrarla? ¿Cuáles eran las opciones de industrializar recursos naturales o materias primas tradicionales? ¿Se analizó esa posibilidad desde los proyectos industrialistas?

**Palabras Claves:** Industrialización; Desarrollo Industrial; Planificación del desarrollo

**Abstract:** My aim is to describe industrial development in Chubut, from its incorporation into the National State (around 1865-1880) until 1970, when the developmentalist model began to fully develop. I focus on the northeast region of the territory, because it is the one that was first integrated into capitalist development, and because the impact of the industrial pole was concentrated there.

I incorporate into the analysis two specific documents: the proposal to create the Patagonia Development Commission, at the beginning of the Juan Domingo Perón government, and a report published in 1970 by the Federal Investment Council. I intend to offer elements to answer some questions, relevant to analyze the historical process of this region. Was there in Chubut the possibility of industries that were not dependent on subsidies? Was this alternative viable and was the development pole a factor that led to its frustration? What were the options to industrialize natural resources or traditional raw materials? Was this possibility analyzed by the industrialist projects?

**Key Words:** Industrialization; Industrial development; Development planning.

**Recibido:** 6 de mayo de 2020

**Aceptado:** 21 de abril de 2021

---

<sup>i</sup> Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET), Universidad Nacional de la Patagonia, Instituto de Investigaciones Históricas y Sociales. Agradezco las evaluaciones anónimas recibidas, que han permitido reelaborar el trabajo originalmente enviado, mejorando, ampliando y complejizando el abordaje inicial. Obviamente los errores, y las ausencias que aun puedan subsistir, son plena responsabilidad de quien esto escribe.

## Introducción

Pretendo ampliar el conocimiento sobre el desarrollo económico de Chubut, a través de diversos hitos históricos, algunos de ellos escasamente analizados. El inicio se plantea en 1865 con la implantación, en lo que hoy es el noreste de la provincia, de la corriente migratoria que originó la colonia galesa (Coronato, 2015), pasando por la posterior incorporación al Estado Nacional (hacia 1880), y culminando en torno a 1970 cuando se desarrolló en plenitud el modelo de polo desarrollista (Perroux, 1955; Jáuregui, 2018). Hago foco en el noreste del territorio, por tratarse de la región que más temprano se integró al mercado capitalista, y donde se concentró el impacto industrializador (Pérez Álvarez, 2013).

Exploro esta temática desde diversas fuentes: censos, relevamiento de periódicos y bibliografía, crónicas de habitantes locales, etc. Los censos brindan relevante información sobre la estructura económica-social que existía en el territorio, y los cambios que se imprimieron desde la puesta en marcha del modelo de industrialización subsidiada.

Además profundizo el análisis de dos documentos específicos. El primero es la propuesta de creación de la Comisión de Fomento Patagonia, como entidad autárquica, por parte del primer gobierno de Juan Domingo Perón. Por otro lado, exploro un informe de 1970 del Consejo Federal de Inversiones (Altimir, 1970; Pérez Álvarez, 2017). El trabajo de análisis de esos dos archivos, más los censos de 1895, 1914, 1920 y 1947, son los insumos claves para la elaboración de este artículo.<sup>1</sup>

A partir de esta investigación pretendo avanzar en las respuestas a algunos interrogantes de relevancia para analizar el proceso histórico de esta región, y las posibilidades de desarrollo que pueden ponerse en marcha. ¿Existía en Chubut la alternativa de instalar industrias que no fuesen dependientes de subsidios estatales? ¿Es posible que esa opción existiese y que el polo de desarrollo se transformase en un factor que llevó a frustrarlo? ¿Cuáles eran las posibilidades de industrializar recursos naturales o materias primas tradicionales? ¿Se analizó esa alternativa desde los proyectos industrialistas?

La problemática pretende reactualizar el debate, clásico en la historia argentina, acerca de la necesidad y los caminos para lograr el “desarrollo” de La Patagonia. Entre los objetivos se intentan poner en cuestión algunos de los tópicos tradicionales en torno a esta temática, problematizar las nociones legadas por el desarrollismo y analizar propuestas alternativas, que aún no han sido suficientemente exploradas por nuestra historiografía. La hipótesis principal es que La Patagonia demanda una planificación estatal para superar sus dificultades estructurales, pero que la misma no debe repetir las características del pasado y necesita articular la historia de la región y la plena participación de sus habitantes.

---

<sup>1</sup> Se trata de una decisión metodológica, que no implica desconocer el valor de otros proyectos de planificación para Patagonia, desde el plan de fomento a los Territorios Nacionales de Ramos Mejía (Ruffini, 2008; Bandieri, 2009) y Bailey Willis (Fronzoni, 1964, Navarro Floria, 2003, 2008; Ricciardi, 2020), hacia inicios del siglo XX, pasando por la frustrada experiencia de la Corporación Norpatagónica entre 1957 y 1958 (Ruffini, 2014). Considero que la Comisión de Fomento para Patagonia y el informe Altimir (1970), este último específico de Chubut, aún no han recibido la atención que los proyectos previamente citados sí tuvieron por parte de nuestra historiografía.

## Antecedentes

Hasta 1865 la región sólo estaba poblada en forma estable por habitantes de pueblos originarios, quienes sostenían formas de organización social, y de obtención de los recursos para su subsistencia, que no dependían del mercado ni se estructuraban a partir del modo de producción capitalista. Existían relaciones comerciales con el mercado capitalista, pero estas eran marginales y no habían terminado de transmutar sus formas tradicionales de organizar su sociedad y subsistencia.

Pero el proceso de cambio ya estaba en marcha, al menos desde la puesta en práctica de la política de negociación y subordinación conocida como “Negocio Pacífico de Indios”, a partir del gobierno de Rosas (Ratto, 2003). Vezub (2014) muestra cómo ese proceso modificó las características de ciertos liderazgos indígenas, generando cambios en sus tradicionales formas de organización social.

La llegada de los inmigrantes galeses en 1865 a lo que hoy es el noreste de Chubut (L. Jones, 1966; Matthews, 2004), impulsó la transformación de la región incorporando mayores rasgos de una economía capitalista.<sup>2</sup> Si bien durante los siglos previos La Patagonia tenía cierta relación con el mercado mundial a partir de la explotación de especies animales costeras o marítimas y de su exportación como recursos (Bandieri, 2005; Bianchi Vilelli, 2014), ese proceso no había superado la fase mercantil, sin avanzar en la ocupación estable del territorio patagónico.

Los migrantes desarrollaron tareas agrícolas y comerciales en el área costera y cordillerana (F. Williams, 2014, 2011). Hacia mediados de 1870, tras años difíciles (Coronato, 2015) durante los cuales el Estado argentino solventó parte de sus necesidades (López, 2003: 63 y ss.; Oszlak, 1982: 150), comenzaron a obtener buenas cosechas; ello generó la demanda de mayor conexión con el mercado, a fin de poder comercializar lo producido. Por ello, aunque ya existían antecedentes de vínculos con el mercado capitalista, considero que la incorporación del territorio de Chubut a la forma de organización social capitalista avanzó con el proceso de inmigración galesa.<sup>3</sup>

## De la incorporación al Estado nación hasta 1930

La creación de la colonia galesa en 1865 no implicó la penetración plena del Estado en el sur, aunque su implantación haya sido promovida y apoyada por algunas fracciones del gobierno nacional (Mare, 2019). Sin embargo también existieron relevantes tensiones, ya que este proyecto colonizador buscaba resguardar su autonomía con respecto a la lógica estatal argentina, tanto en sus prácticas culturales (Lublin, 2013; D. Williams, 2015), religio-

<sup>2</sup> La cifra tradicionalmente divulgada es de 153, aunque Matthew Jones sostiene que "asciende a ciento sesenta y cuatro (164), entre los que salieron en el "Mimosa" (159), los que nacieron en la travesía (2) y los que ya se encontraban en la Argentina (3); y no a ciento cincuenta y tres (153) como erróneamente se vienen manifestando hasta el presente" (M. Jones, *Trelew. Tomo III*, 1997: 88).

<sup>3</sup> Esta apreciación no remite a una supuesta decisión de los migrantes galeses de “implantar” el capitalismo, sino al entramado de relaciones sociales en las cuales su migración y su asentamiento en Patagonia tuvo lugar. De hecho muchos migrantes galeses provenían de vertientes religiosas críticas con el desarrollo capitalista (López, 2003: 60; Thompson 2012).

sas (Lublin, 2017) como también en el formato de relaciones que construían con los pueblos originarios de la región (D. Williams, 2007; G. Williams, 2017).

El proceso de imposición estatal se vivenció desde la conquista militar del territorio de Pampa y Patagonia (Vezub, 2009) y las medidas formales de crear la Gobernación de la Patagonia, en 1878, y la posterior creación del Territorio Nacional del Chubut y otras ocho gobernaciones “territorianas” en 1884 (Bucciarelli y Jensen, 2008; Moroni, 2005).

Tras la ocupación de las tierras de Patagonia a través de los ovinos (Coronato, 2016; Bandieri, Blanco y Varela 2006), la necesidad de la colonia galesa de avanzar en una conectividad más fluida con el mercado fue compartida por los propietarios de tierras, ahora transformada en propiedad privada. Puertos, vías férreas, caminos y galpones eran imprescindibles para conectar este territorio con el mercado central del país.

La transformación de la región en Territorio Nacional coadyuvó a esa intención, dinámica que también se expresó tras la provincialización. En aquel entonces se estimuló la instalación de un ferrocarril que conectase el Valle Inferior del Río Chubut con un puerto (lo que sería la unión entre las ciudades de Trelew y Puerto Madryn), una distancia de 70 kilómetros a través de la estepa patagónica.<sup>4</sup> En 1884 el parlamento nacional aprobó la iniciativa, que contaba con financiamiento británico.<sup>5</sup> Durante 1889 el tren comenzó a circular, y llegó, en sucesivos tramos, a establecerse una vía férrea de 242 kilómetros en el noreste chubutense.

Comenzaron a registrarse avances en la estructura comercial: en 1885, con el formato de una cooperativa de agricultores, desde la colonia galesa se constituyó la Compañía Mercantil del Chubut con sede central en Trelew. Fue clave para el desarrollo regional, comercializando productos, construyendo redes de intercambio, otorgando créditos, etc. En 1909 se instaló en Trelew una fábrica de fideos accionada con máquina de vapor, propiedad de Francisco Veltri. Otro proyecto productivo, que el cronista llama “industria”, era la generadora de hielo de Federico Schmidt (M. Jones, *Trelew. Tomo II*, 1997: 143).

El 10 de septiembre de 1912 se inauguró la cervecería “La Argentina” en Trelew, de Kurt Guttwein. Producía la cerveza “Chubut”, siendo la planta manufacturera más importante de la región. La empresa funcionó, con altibajos, hasta que en 1942 fue comprada por la cervecería Quilmes, que desmanteló sus instalaciones (M. Jones, *Trelew. Tomo II*, 1997: 188).

Durante 1914 comenzó a producir un molino harinero en Trelew, propiedad de Evan Thomas. Funcionó hasta 1940, cuando las medidas centralistas de la junta nacional de granos lo llevó a la quiebra, al igual que a otros cuatro molinos ubicados en el Valle Inferior del Río Chubut (dos en Dolavon, uno en Bryn Gwyn y otro en Gaiman).

La crónica de Matthew Jones destaca que durante 1922 la crisis económica iniciada hacia el fin de la primera guerra mundial (Bayer, 1974; Martinic, 1988) se profundizó, y la debacle de la Compañía Mercantil era su reflejo y demostración. Esa cooperativa, emblema

---

<sup>4</sup> Hasta allí no existían Trelew ni Puerto Madryn como tales. Fue el tren quién dio nacimiento a estos dos poblados, que antes no eran más que asentamientos precarios.

<sup>5</sup> Tiempo antes se expresaba el interés británico por la región. En 1880 el representante de la Compañía de Su Majestad Británica para la colonización de las Islas Falkland (Malvinas según la nomenclatura argentina) realizó un pedido de compra de la Península Valdés al gobierno argentino (Dumrauf, 1993: 64).

de desarrollo del Valle hasta esos años, comenzó a dar pérdidas y decidió cerrar sus tres sucursales más pequeñas: Arroyo Pescado, Sacanana y Puerto Deseado.

Ese año se anunció el proyecto de continuar el ferrocarril hasta Esquel, al tiempo que era estatizado. Sin embargo el Estado convirtió su trocha a la más angosta, de 0,75 metros, imposibilitando que avance más allá de Las Plumas por la falta de potencia para ascender hacia la cordillera. Aquí se ubica un impedimento clave para el desarrollo de Chubut, ya que se truncaba la anhelada conexión férrea entre costa y cordillera.

A la vez, se profundizaba la caída de la Compañía Mercantil Chubut, especialmente en 1929 cuando comenzó el impacto de la crisis mundial. Esto golpeó a toda la región, en particular al Valle, ya que al marco general se sumó la bancarrota del puntal del desarrollo regional hasta esos años. Era el principal agente de crédito, fiando cuando las cosechas eran malas o si se producían inundaciones o sequías (M. Jones, *Trelen. Tomo IV*, 1997: 119).

Los censos nacionales de 1895 (Presidencia, 1895) y 1914 (Presidencia, 1914), y el censo de Territorios Nacionales de 1920 (Ministerio, 1920), aportan otros datos sobre esta etapa del desarrollo regional. El censo de 1895 no brinda demasiada información sobre las instalaciones industriales o manufactureras en Chubut. Los análisis más finos sobre esos años emergen de otras fuentes, en especial crónicas de migrantes galeses ya trabajadas en otros textos (Pérez Álvarez, 2020) y abordadas sucintamente en las páginas previas. Se destacaba la presencia de algunos talleres de reparaciones de maquinaria, carros y carretas, herrerías y actividades agrícola-ganaderas, todas de escasa intensidad y con permanente dificultad para atraer la mano de obra necesaria para su expansión. En Chubut se computaban apenas 23 trabajadores industriales. En Santa Cruz y Los Andes no se registraba siquiera un obrero industrial (sea este argentino o extranjero) y en Tierra del Fuego 40.

En el censo de 1914 Chubut registraba 89 establecimientos considerados industrias, que eran de escaso tamaño, empleando 294 obreros. Río Negro tenía 208 establecimientos, y por debajo de Chubut sólo se encontraban Santa Cruz (42), Los Andes (38) y Tierra del Fuego (6). Cercanos a ese bajo registro estaban los territorios nacionales de Formosa (92) y Neuquén (136).

Los Territorios Nacionales en su conjunto (Misiones, Formosa, Chaco, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Los Andes), reunían el 2% de los obreros industriales en 1895 (3431, de los cuales 2665 se concentraban en Misiones) y en 1914 el 2,7% (11.012), destacándose el aumento en Chaco, que pasó de 354 a 4887 obreros (Iñigo Carrera, 1988).

La falta de datos desagregados impide conocer los emprendimientos relevados en Chubut, y las actividades que allí se desarrollaban. Además, el largo período sin censos nacionales (de 1914 a 1947) dificulta el análisis de los establecimientos industriales que existían, los que se ponían en marcha, los que fracasaron o los que intentaron instalarse.

En ese interregno se inserta el Censo Nacional de Territorios Nacionales de 1920 (Pyke, 2014). Se registra un relevante incremento de las casas de comercio: 435, contra 303 en 1914, con 1222 empleados ocupados (Ministerio, 1920: 265). Según la perspectiva del censo “la gran industria del Chubut es sin duda el petróleo” (200). La explotación petrolera

en Comodoro Rivadavia ya tenía un importante desarrollo (Torres, 1995; Cabral Marques, 2011), pero se trataba de una actividad puramente extractiva.<sup>6</sup>

Desde 1916 la industria de conserva y salado de pescado de Puerto Madryn elaboraba unos 100 mil kilogramos por año. Además, en Chubut había aserraderos, molinos harineros y otras pequeñas industrias que procesaban materia prima del Territorio. El número de establecimientos considerados industriales era quince en 1895, ochenta y nueve en 1914 y ciento veinte en 1920.

Es claro que el proyecto de la colonia galesa, de base agrícola, no generó un proceso industrializador. Tampoco lo hizo el posterior impulso a la extracción petrolera en el sur del Chubut. El mercado patagónico era pequeño, y los establecimientos considerados “industrias”, sea por las crónicas o los censos oficiales, eran pequeñas plantas que procesaban materias primas locales. Aun así, estos emprendimientos albergaban una potencialidad que proyectos estatales que los tuviesen en cuenta podrían haber impulsado hacia el futuro: esto no sucedió, tal como se describirá a continuación.

### Los difíciles años treinta

Desde 1931 se evidenciaba la profundización de la crisis económica internacional (Hobsbawm, 1999), que afectó a la Argentina (Belini y Korol, 2012) y también tuvo importantes consecuencias en la región (Lafuente, 1981). En Trelew había aumentado la desocupación: la fábrica de fideos estaba paralizada, la de cerveza no conseguía vender su producción y parecía al borde de la quiebra (Draguicevich, 2000), los productos agropecuarios no tenían valor, la lana no lograba colocarse... Los semanarios locales lanzaron una campaña de “compre local” y reclamos ante el gobierno por la rebaja de los fletes, iniciativas que tampoco lograron reanimar la economía regional (M. Jones, *Trelew. Tomo IV* 1997: 151).

Para 1932 las perspectivas económicas eran todavía más inciertas, pues la crisis mundial se ahondaba. En la región cerraron comercios e industrias, entre ellos la importante Cervecería Argentina. Pero el golpe clave fue que durante 1932 dejó de existir la histórica Compañía Mercantil Chubut, tras 47 años de funcionamiento.

La situación se agravó por la sequía que afectó al territorio durante el verano; luego de eso, en el invierno, se registraron inundaciones por una súbita crecida del río (M. Jones, *Trelew. Tomo IV*, 1997: 171). El marco social era preocupante, con gran número de familias cayendo en la pobreza y sufriendo la escasez de alimentos. En 1934 Demetrio Buirá, diputado nacional del Partido Socialista, impulsó un proyecto para la “supresión total de las aduanas y declaración de puertos libres a los de la zona patagónica, a partir del paralelo 42° al sur” (Cecchi, 2016: 102-103). La iniciativa, la primera que postulaba una promoción al sur del paralelo, tuvo repercusión en medios regionales, pero no fue tratada formalmente.

En 1938 se constituyó una nueva empresa regional, que expresaba el proceso de concentración de capital. La compañía, denominada “Transportes Patagónicos”, fusionó los transportes preexistentes en Chubut: La Unión, La Puntual y La Nueva, dejando en el pasado su competencia (M. Jones, *Trelew. Tomo V*, 1997: 109). Las pequeñas compañías de

---

<sup>6</sup> Sólo existía, desde 1913, una pequeña destilería de petróleo en el campamento petrolero de Astra (Ciselli, 2004; Stratta, 2013).

carácter familiar, y también las de base cooperativa, empezaban a ser desplazadas por las sociedades más grandes, de mayor concentración de capital y con vínculos financieros a nivel nacional.

Desde el inicio de la colonia galesa se había configurado una estructura económica organizada en torno a las actividades agrícola-ganaderas, junto a una activa vida comercial, algunas pequeñas empresas manufactureras y cooperativas (Gatica 2008; Hernández 1999). Sus productos abastecían a la Patagonia sur, merced al efecto “protector” que tenía el alto costo del transporte, que encarecía los bienes procedentes de la región metropolitana (Ibarra, 2007; Ibarra y Hernández, 2017).

Su eje articulador era el ferrocarril<sup>7</sup>, que conectaba Alto Las Plumas (donde se concentraba la producción de la meseta central) hasta Puerto Madryn, configurándose Trelew como el centro de ese circuito productivo y comercial. Ese núcleo comercial y productivo se conectaba de distintas maneras con el resto del territorio de Chubut y el conjunto del sur argentino. Desde inicios de la década del 1920 esa dinámica comenzó a dar muestras de agotamiento. Las complicaciones se fueron agravando, sin contar con apoyo del Estado nacional ni de los débiles poderes locales, y la crisis del treinta terminó de impactar en el proceso.

Para inicios de los años cuarenta la región estaba sumida en un estancamiento que arrastraba más de una década. La actividad agrícola era menos redituable ante la baja de los costos de transporte que acrecentaba la competencia con los productos del norte, de menor precio por las diferencias climáticas y el fomento estatal que recibían. Otras actividades regionales, como su fábrica de cerveza, los molinos harineros o la producción tampera, tampoco lograron competir con las empresas nacionales. La ganadería ovina se convirtió en la actividad primordial (y casi única) de la región (Coronato, 2016). En ese contexto se proyectaban los planes nacionales para intervenir la región que aquí analizo, generados e implantados desde Buenos Aires, prácticamente sin participación de los sujetos locales.

### **La propuesta (inconclusa) del peronismo**

El Fondo Documental de la Secretaría Legal y Técnica de la primera y segunda presidencia del Teniente General Juan Domingo Perón (1946-1955), brinda elementos para analizar los proyectos de desarrollo que se formulaban para Patagonia desde el peronismo, que presentan interesantes líneas de discusión con los que fueron implementados por los gobiernos post 1955.

Es relevante la propuesta de creación de la “Comisión de Fomento Patagonia”, impulsada originalmente como proyecto de ley por el ejecutivo nacional.<sup>8</sup> El proyecto, se afirmaba, no interfería con el gobierno de las mismas, establecido en la ley 1532 de 1884; en verdad se propugnaba la creación de un ente autárquico, que se arrogaba atributos de esas

<sup>7</sup> En 1961 el gobierno de Frondizi clausuró ese tren, al tiempo que se proyectaba la implantación del modelo de “polo de desarrollo” (Pérez Álvarez, 2015).

<sup>8</sup> Archivo General de la Nación (AGN) - Fondo Documental Secretaría Legal y Técnica 1º y 2º presidencia del Teniente General Juan Domingo Perón (1946-1955)\Legajo 629. Comisión de Fomento Patagonia.

gubernaciones, privándolas de la escasa autonomía que por entonces se les reconocía.<sup>9</sup> Lejos de promover una mayor participación local en la decisión de sus destinos, algo de por sí muy restringido en los Territorios Nacionales (Ruffini, 2007), el proyecto centralizaba aún más la formulación de programas de futuro para La Patagonia.

La propuesta se inscribía en los lineamientos generales que “orienta a los gobiernos de la Revolución del 4 de junio” y consideraba a La Patagonia como un “lugar ajeno al progreso y a la vida económica floreciente del país”. Citaba, como central para analizar las políticas a impulsar, el libro del general José María Sarobe “La Patagonia y sus problemas” (Navarro Floria y Nuñez, 2012). Se evidenciaba la centralidad que, para la mirada del peronismo, tenía completar la integración de La Patagonia y garantizar la soberanía sobre estos territorios: esa fue una clave, como ya se verá, de algunas de sus propuestas.

El proyecto de ley, con membrete de la Secretaría de Industria y Comercio, sostenía: “Créase la Comisión Nacional de Fomento para La Patagonia como entidad autárquica que tendrá a su cargo el estudio, coordinación y supervisión o ejecución de todos los trabajos y medidas tendientes a lograr un amplio desarrollo demográfico, social y económico de los territorios de Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego”.

Navarro Floria (2010) y Ruffini (2014) demuestran que si bien no llegó a tratarse en el parlamento, su elaboración incidió en la formulación del primer plan quinquenal. Ruffini destaca que

durante el peronismo, la Patagonia fue incluida en el proyecto de creación de la Comisión Nacional de Fomento (...) Este plan que abarcaba obras de riego, hidroelectricidad, explotación ictícola, forestal y minera, radicación de industrias agrícolas y ganaderas y de población en el sur, no fue presentado en el Congreso pero sirvió de base para los lineamientos contenidos en el Primer Plan Quinquenal (2014: 197-198).

Por su parte, Navarro Floria señalaba que “el proyecto nunca fue formalmente presentado en el Congreso. Sin embargo, sus lineamientos más importantes son perfectamente reconocibles en los contenidos del Plan Quinquenal de gobierno” (2010: 11). Si bien no se ha podido conocer cuál fue la razón por la que no fue elevado al parlamento (posiblemente la decisión de implementar un plan unificado a nivel nacional), la inclusión de sus iniciativas en el marco de la aplicación del primer Plan Quinquenal implica que este proyecto de planificación tuvo relevancia específica.

El proyecto establecía que la Comisión estaría integrada por un presidente y tres vocales, designados por el Poder Ejecutivo Nacional con acuerdo del Senado. Serían miembros netos de la Comisión, y la integrarían solamente cuando lo creyera conveniente su presidente, los gobernadores de cada Territorio Nacional. No se registraba la posibilidad de participación de integrantes de la sociedad civil de los Territorios para los cuales se planificaban estas políticas.

Entre los puntos para asegurar el fomento de Patagonia, se destacaba la necesidad de radicar población, especialmente de origen argentino, fomentando la “racional inmigración”, para lo cual debía procurarse “el aporte de elementos étnicos adecuados”.

---

<sup>9</sup> Es importante destacar la continuidad, tras 60 años, de la misma estructura organizativa para el territorio de Chubut. Situación que seguía impidiendo a sus habitantes la posibilidad de elegir a sus propios gobernantes y dictar su constitución provincial, entre otros derechos conculcados.

Promovía la necesidad de un “inventario de los recursos naturales”, a partir del cual se incentivase la “radicación y desarrollo de industrias derivadas de la ganadería y agricultura”. Se observa la intención de implantar industrias que procesasen recursos de la región patagónica. Así se marcaba la necesidad de impulsar la explotación ictícola, la industria maderera, y las “riquezas mineras”. Esas actividades se podían promover desde el Estado, a través de sociedades privadas, o creando entidades de economía mixta.

Sostiene al respecto Navarro Floria: “aparece clara y explícitamente la idea de ‘industrias naturales’, asociada con la de ventajas comparativas, coincidente con la línea del plan Pinedo de 1940 y diferente de la propuesta de quienes propiciaban, como el general Manuel Savio, el desarrollo de un complejo estatal y militar de industrias básicas” (2010: 8).

En la iniciativa se registraron todos los proyectos presentados a la Cámara de Diputados sobre propuestas para los Territorios Nacionales de Chubut, Neuquén y Río Negro, entre agosto de 1933 y setiembre de 1942. Fueron alrededor de cuarenta, ninguna de las cuales planteaba una iniciativa de industrialización específica, tratándose de solicitudes de liberación de impuestos, zonas francas y situaciones afines.

Desde la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia se formuló un extenso informe, redactado por Juan Becker (enviado por la Subdirección de Economía y Política Industrial a recorrer Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego), en cuyas conclusiones se definían lineamientos sobre los proyectos a impulsar para la región. El resultado fue el expediente 3604 de la Secretaría de Industria y Comercio, integrando “una copia del informe remitido por el gobernador militar de Comodoro Rivadavia a la Comisión Organizadora de Municipios”, con fecha del 2 de abril de 1945.<sup>10</sup>

Allí señalaba cuáles eran las industrias que “de acuerdo con las materias primas locales, con las condiciones climáticas, con los medios de comunicación, con las necesidades de consumo y con las posibles fuentes de energía podrían establecerse o ampliarse en la localidad”. Se impulsaba la instalación de un frigorífico en Comodoro Rivadavia, el establecimiento de una fábrica de antiséptico para ovejas, un lavadero de lana, industria del aceite y del pescado, fábricas de tejidos,<sup>11</sup> industrialización de frutas de los valles de Chubut, creación de mercados laneros, de mercado ovino y de frutos, formación de cooperativas agrícolas ganaderas e industrias mineras.<sup>12</sup>

En el informe se planteaba la idea fuerza, retomada una y otra vez en los diversos proyectos de industrialización para Patagonia, de que esta tarea era la finalización (o conti-

<sup>10</sup> Consta en AGN - Fondo Documental Secretaria Legal y Técnica 1° y 2° presidencia del Teniente General Juan Domingo Perón (1946-1955)\Legajo 633. Gobernación militar Comodoro Rivadavia. Informe y Conclusiones de Juan B. Becker

<sup>11</sup> “Ninguna región del país puede aventajar en condiciones a la región patagónica para la industria del tejido. Las zonas de Lago Buenos Aires, Alto Río Senguer, Sarmiento, disponen de los medios económicos para la instalación y explotación: materiales de construcción en el mismo terreno, fuerza hidromotriz gratuita, materia prima en abundancia y en la gama de la variedad”. El expediente dice que esto solucionaría la crisis lanera, y que existiría la posibilidad de conquistar los mercados del Pacífico.

<sup>12</sup> El expediente afirma que “el cooperativismo es desconocido en la región patagónica”, contra la evidencia histórica que demuestra lo opuesto, con repetidos ejemplos desde la inmigración galesa. Esta aseveración expresa el escaso conocimiento de la historia regional de quienes formulaban estas iniciativas.

nuación) de la conquista militar del territorio: “formular un plan de industrialización de La Patagonia es prácticamente formular un plan de conquista económica de la misma”.<sup>13</sup>

Se proyectaba la construcción de puertos con mejores instalaciones, renovando los servicios ya existentes, e integrando personal para cargas y descargas. Los puertos ya no debían estar vinculados a los intereses de las empresas que controlaban las líneas navieras, para articularse con el desarrollo integral de la región.

Además, se afirmaba la necesidad de extender el transporte ferroviario: “para que los actuales ferrocarriles sean de utilidad es necesario su prolongación en dirección a los Andes a fin de evitar que mueran en un desierto”, un viejo anhelo de la población de la región que nunca fue concretado.

Para “atraer a los hombres hacia esos distantes territorios”, se consideraba imprescindible “resolver el problema de la tierra pública en forma justa, vendiendo tierras en largos y cómodos lazos al poblador real que la trabaja”. Las tierras debían ser adjudicadas en el territorio, y ya no desde Buenos Aires.

También era apremiante solucionar el problema del agua. Fueron permanentes las inversiones en búsqueda de agua en diversos poblados de Chubut durante ambos Planes Quinquenales. Por último, y a modo de conclusión del informe, la dirección de Economía y Política Industrial de la Secretaría de Industria y Comercio propuso crear la Comisión Nacional de Fomento para La Patagonia.

El Director General Interino de Industria, ingeniero Emilio Llorens, definió en la foja 152 del 15 de junio de 1946 que el expediente: “Vuelva a la Dirección General de Industria para que, con carácter de urgente, eleve a consideración de esta Superioridad un proyecto de Ley creando una Comisión Nacional de Fomento para La Patagonia, de conformidad a lo sugerido precedentemente”.

El mismo Llorens, formuló un plan de desarrollo industrial del Chubut, que constó de cinco fojas en el Legajo 633 del AGN. Remarcaba la necesidad de un plan de “Fomento Industrial del Chubut”, ya que “La gobernación del Chubut es una región de escasa población, sin medios de transportes, sin puertos naturales apropiados, con territorio de clima inhóspito en gran parte de su extensión”. Por ello se afirmaba que era lógico que sin apoyo estatal “no se hayan desarrollado las industrias y explotaciones que ofrecen limitado margen de ganancia, o que pueden fácilmente instalarse en regiones más propicias aun utilizando materias primas de dicho Territorio”.

El autor consideraba que sólo la acción del Estado, destinada a modificar algunas situaciones estructurales, podía generar que la iniciativa privada invirtiese en procesar las riquezas naturales de Chubut. Sobre los valles cordilleranos se establecería una industria maderera y de celulosa, a partir de la posible obtención de energía hidroeléctrica barata.

---

<sup>13</sup> En su contenido, prácticamente idéntica a estas dos frases de funcionarios de la dictadura que gobernó el país de 1966 a 1973. Rodolfo Baltiérrez, secretario de difusión y turismo, en su visita a la región sostuvo que: “Las industrias en la Patagonia, son como los fortines de Roca en el desierto, es decir atalayas del progreso y de la civilización, puntos de arranque para el desarrollo” (Diario Jornada, Trelew, editado, 21/9/1970, p. 3). Por su parte, el ministro de defensa José Cáceres Monié, afirmaba: “A casi un siglo desde la larga culminación de la larga y heroica epopeya nacional que fue menester para conquistar el desierto y afirmar la soberanía sobre la Patagonia, los argentinos aún no hemos ocupado este vasto ámbito que nos legara el esfuerzo del Ejército de la Patria, bajo la conducción visionaria del general Julio Roca (...) Yo creo que a la Patagonia hay que volverla a conquistar. Hay que conquistarla mediante un profundo desarrollo...” (Diario El Chubut, Trelew, editado, 7/5/1971, p. 6).

También se impulsaría el lavado e hilado de la lana, tanto en esa región como sobre la costa. Debía planificarse la pesca y su industrialización en toda la costa atlántica, uno de los recursos naturales claves que estaba prácticamente sin explotar.

Para ello, el Estado debía establecer los medios de comunicación apropiados entre el oeste y el este del territorio. Aparece en el informe la demanda, clásica en la región, por la escasez de mano de obra especializada y fuerza de trabajo disponible, que en otras regiones del país existía en abundancia (Pérez Álvarez, 2019).

Se sostenía, casi a modo de principal conclusión, que sólo un motivo impulsaría a la industria privada a establecerse en estas “inhóspitas” regiones: asegurar desde el Estado una ganancia elevada, superior a la que percibían en las zonas de consumo tradicional. Para ello se proponían medidas similares a las que se pondrían en marcha *post* 1955, cuando estos Territorios Nacionales iniciaron su transformación hacia el estatus de provincias: subsidios a la industria y liberación de impuestos. Pero también se sumaban elementos que mostraban preocupación por las condiciones de vida de la población trabajadora que se apuntaba a radicar en La Patagonia, algo que los programas desarrollistas dejarían en el olvido: se planificaba ayuda financiera para construir viviendas destinadas al personal migrante, garantizar servicios públicos sanitarios y culturales en las poblaciones, etc.

El proyecto consideraba que hasta ese momento no se había adoptado una solución integral para La Patagonia, pues quedaba sin resolver el problema básico de la región: la escasa población. Toda acción del Estado que tendiese al desarrollo de La Patagonia, debía ser acompañada por medidas tendientes al arraigo permanente de las familias obreras.

Un nuevo informe fue redactado por Ovidio Schiopetto, Director General de Comercio, también en 1945, con 22 folios que respondían al escrito de Llorens. En el punto 3° aborda el problema del fomento industrial para Patagonia, citando las mismas actividades prioritarias que Llorens con casi idéntica fundamentación, y sosteniendo que el Estado debía diseñar políticas “para que la iniciativa privada pueda llegar a esa región en la seguridad de obtener los márgenes de ganancia requeridos para su desarrollo”.

Se debía impulsar la localización de industrias que aprovecharan los recursos naturales de la región, buscando solucionar el alto costo de vida como otro camino para promover el arraigo poblacional. Para ello analizaba diversas propuestas, entre ellas instalar una aduana libre al sur del paralelo 42. Esa alternativa terminaría desestimada, dictaminando que podían obtenerse los beneficios perseguidos mediante la celebración de un convenio de unión aduanera con Chile, mientras la sola supresión de tarifas aduaneras no implicaría un avance sustancial en la producción ni una baja relevante del costo de vida. Esa medida sólo servía en el marco de un paquete más amplio, ya que las zonas francas no solucionaban el problema porque la industrialización debía basarse en procesar materias primas locales. Para impulsar el desarrollo era más importante generar el vínculo comercial con Chile y la integración binacional regional, eliminando tarifas aduaneras de manera unilateral, para solicitar luego que Chile aplicase la misma medida.

La solución que se consideraba más viable para la baja de los costos era la rebaja en los fletes mediante tarifas de fomento, ya que el valor del transporte se constituía como un insumo clave en el alto precio de muchas mercancías en La Patagonia. Además del flete marino, se debía promover el tránsito por vías férreas al interior de la región. Siendo las líneas ferroviarias del sur propiedad del Estado, estas necesitaban ser destinadas al fomento

del asentamiento poblacional, y no debía preocupar que generasen pérdidas ya que esos trenes eran considerados “un subsidio al transporte en cuestión” (folio 17 del informe de Schiopetto).

El Estado se comprometía a fomentar el desarrollo en Patagonia de investigaciones experimentales, que se radicasen con el objetivo de "destacar a los territorios del sur los técnicos necesarios para la realización del plan proyectado y crear organismos de investigación experimental radicados en forma permanente en la zona" (folio 20 del informe de Schiopetto). Por último, se encargaba a la Dirección General de Industria el estudio de las condiciones particulares de cada una de las industrias susceptibles de localización en los territorios del sur, para concretar la radicación de las que resultasen convenientes (folio 22 del informe de Schiopetto).

Esta propuesta se enmarcaba en el contexto de un largo estancamiento de La Patagonia, que el postergado cuarto Censo Nacional reflejó. En 1947 se realizó un nuevo censo, según el cual el Estado nacional ya consideraba completado el proceso de conquista del territorio nacional y la integración del conjunto de su población: "En la actualidad, toda la población del país está incorporada a la civilización, pues los pocos núcleos de indígenas hoy existentes, viven plenamente la vida integral de la Nación" (Presidencia, 1947, tomo I: 28).

Se seguía planteando el problema de la escasa población de Patagonia: de Río Negro para el sur sólo se registraban 0,4 habitantes por km<sup>2</sup>, contra 13,9 en la región litoral. Durante este censo la actual provincia de Chubut estaba dividida en dos jurisdicciones: “Chubut” (que agrupaba desde el paralelo 42° S, hasta el paralelo 44° 45'S, kilómetros al norte de la localidad de Camarones) y la “Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia”, agrupando el sur del tradicional territorio de Chubut y la zona norte de Santa Cruz.

Se destacaba que el número de “establecimientos” en Argentina era de 86.440, de los cuales a Comodoro le correspondían 245 y a Chubut 215, estando por debajo solamente Santa Cruz, con 135, y Tierra del Fuego con apenas 29.<sup>14</sup>

El total de obreros ocupados en esos establecimientos ascendía a 938.387, de ellos Comodoro tenía 8085 (0,9%, por encima de jurisdicciones como Corrientes, San Luis, Jujuy, Río Negro, etc.), y Chubut apenas 617 (0,1%), solo unas decenas de obreros por delante de Santa Cruz (546) y Tierra del Fuego (511). Analizando el valor de la producción industrial del país volvía a destacarse la importancia de Comodoro, que agrupaba el 1% nacional, por encima de 14 jurisdicciones. En ese *ítem* Chubut se encontraba solo por encima de Tierra del Fuego, siendo superada hasta por Santa Cruz. Se observa que a 27 años del último registro censal el aumento de las instalaciones con algún carácter industrial o manufacturero había sido casi nulo en la zona norte de la actual provincia.

En este censo se aplicó un nuevo criterio para definir ocupación, que subrepresentaba el trabajo femenino. Los censos de 1895 y 1914 registraron algunos oficios tradicionalmente feminizados (como costureras, cocineras o lavanderas) en un número considerado excesivo para los encargados de diagramar el nuevo censo. En esos años muchas mujeres declararon como su profesión habitual a esas actividades, que los censistas ahora debían

---

<sup>14</sup> La unidad estadística tomada como base para el relevamiento censal fue el “establecimiento”, considerando como tal cada fábrica, planta industrial, taller, mina, cantera, yacimiento, obraje, etc.

considerar parte de su labor doméstica o, si eran realizadas para terceros, como ayuda ocasional, pero no como fuente de los recursos familiares. Se naturalizaba el trabajo femenino, restándole, por lo tanto, carácter de reivindicación laboral, al tiempo que se consolidaba el modelo de hombre proveedor de la familia; se reforzaba, en definitiva, el “patriarcado del salario” (Federici, 2018).

Mientras la proporción de varones que trabajaban sufrió pequeñas variantes en ese medio siglo, la de mujeres cayó en forma vertical: en 1947 se consideraban trabajadoras solo al 22,5% de las mujeres, en 1914 al 29,8 y en 1895 al 42,3%. Claramente no se trataba de un dato de la realidad, sino de un intencionado sesgo de género en la forma de registrar a las mujeres que trabajaban (Queirolo, 2020).

En Comodoro Rivadavia el peso de la actividad primaria era muy alto, incluyendo el 49,9% de la población ocupada. Dentro de ella, el 19,7 se ocupaba en la actividad agropecuaria, el 0,1 en lo forestal, y un 29,9% en actividad extractiva (por la rama petrolera), más el 0,2 en caza y pesca. La actividad petrolera ya no se identificaba como “industrial”, pero seguía constituyéndose en el recurso que al Estado nacional más le interesaba proteger, y la cuenca del Golfo San Jorge continuaba siendo su principal proveedora.<sup>15</sup>

La actividad secundaria agrupaba al 11,6%, destacándose el bajo peso de esas ramas (confecciones, por ejemplo, incorporaba apenas el 2%), excepto materiales y construcción con el 4,4%. El 34,1% se agrupaba en servicios, destacándose la actividad en administración pública (13,7%), comercio, bancos, oficinas y seguros (7,7%). Se registraba cero actividad en textil e industrias varias y un 0,6% en “industrias no especificadas”.

En la división por género existía una concentración del empleo femenino en los servicios (71,6%), el 25,5% en servicio doméstico. Un 11,6% del empleo femenino se inscribía en la rama confección (que contaba con sólo el 0,7% de empleo masculino), contraponiéndose al 2,1% de mujeres en actividades extractivas, frente a un 32,3% de varones: las actividades con mejores salarios eran eminentemente masculinizadas.

El índice de desocupación era mayor en el territorio de Chubut que en Comodoro Rivadavia. Según la distribución por departamentos se observaba que la mayoría de los desocupados se encontraban en los departamentos cordilleranos de Futaleufú (209) y Cushamen (133), siguiéndole Rawson (112), de menor porcentual debido a su mayor población. La no retribución del trabajo femenino se expresaba en todas las jurisdicciones, siendo esa situación un poco menos acusada en Futaleufú y Rawson, quizás expresando la mayor salarización formal de las mujeres en esos departamentos.

En la distribución por ramas de actividad también en Chubut se hacía evidente el alto peso de la actividad primaria, que incluía el 52,9% de la población ocupada. Casi toda se concentraba en lo agropecuario (50,2), un 0,3 en lo forestal, 0,6 en actividad extractiva y 1,8% en caza y pesca.

La actividad secundaria incluía al 10%, destacándose el bajo peso de todas las ramas (confecciones incorporaba el 1,4% y textil un 0,4), excepto materiales y construcción con el 3,6%. El 31,7% se agrupaba en servicios, destacándose la actividad en la administración

---

<sup>15</sup> De hecho esa razón, junto al importante peso que había desarrollado el comunismo en la región, explican la creación de la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia (ver Carrizo, 2016 y 2017; Oviedo, 2020).

pública (10,5%) y comercio bancos, oficinas y seguros (8,4%). Se registraba cero en “industrias varias” y 0,4% en “industrias no especificadas”.

En la división por géneros era evidente la concentración del empleo femenino en servicios (66,3%), empleándose un 34,3% en el servicio doméstico. Se registraba un 9% del empleo femenino en la rama confección (contra un 0,4% de empleo masculino), y un 2,9% en textil (contra 0 de varones), contraponiéndose al 18,4% de mujeres en actividades agropecuarias, frente a un 54,5% de los varones.

Se expresaba así el cuasi nulo desarrollo de actividades que pudiesen considerarse industriales en el territorio tradicional de Chubut, y la fuerte generización en la distribución del empleo. Es interesante comparar estos datos con Santa Cruz, que exhibía una estructura económica un poco más diversificada. Allí el sector secundario agrupaba al 16,9% de la población, destacándose la importancia de la rama alimentación (9,1%, por la presencia de frigoríficos que años después cerrarían sus puertas). Por su parte Tierra del Fuego presentaba un porcentual de 12,2% en actividad secundaria, con un 4,1% en alimentación. Se destacaba el peso de la rama servicios (52,7% de la población ocupada), siendo un alto porcentaje explicado por la administración pública (42,5%).

En la evolución histórica de número de cabezas ovinas Chubut registraba 47.306 animales en 1895, un gran ascenso para 1922 con 3.128.917, un nuevo aumento en 1930 con 5.004.173, y contabilizando, en 1947, 3.752.090 en Chubut y 3.410.105 en Comodoro. Estos datos evidencian que hacia 1930 se consolidó una economía basada en la producción ovina para lana con destino exportador, rasgo que la convertía en dependiente de la demanda internacional (Beinstein, 1993).

Aun así, hasta 1947 se conservaba una estructura económica un tanto más diversificada de la que se observaría en años siguientes. Chubut aún oficiaba de productor de bienes para la región sur de La Patagonia, rol que se vería cancelado con la mejora de las vías de comunicación y la dificultad para competir con productos de la región más industrializada y de mejor clima. La economía de Chubut acentuaría entonces sus rasgos de enclave, especializándose como proveedora de bienes exportables sin industrializar.

En 1947 todavía era relevante la producción de leche de algunos departamentos de Chubut y Comodoro, expresión de un mercado que debía proveerse de productos locales, en especial perecederos. Chubut producía casi 7 millones de litros de leche (más del 80% en Gaiman, Futaleufú y Rawson, en ese orden) y Comodoro 1.478.160 litros, concentrados en Comodoro y Sarmiento. También se destacaba la importancia que aún sostenía la producción de trigo, con 405 explotaciones agropecuarias y 2635 hectáreas sembradas, 1228 en Futaleufú, 656 en Gaiman, 558 en Cushamen y 177 en Rawson.

La otra actividad destacada era la producción de garbanzos, que tuvo auge durante la década del cuarenta en la zona de 28 de Julio. Chubut era la tercera jurisdicción del país en explotaciones de ese producto (255 en Chubut más 33 de Comodoro Rivadavia, contra 361 de Córdoba y 267 de Salta), aunque lejos de ellas en superficie sembrada.

Se observa que la región seguía organizada en torno a una actividad eminentemente agrícola-ganadera, con escasa presencia de establecimientos de carácter industrial. La dinámica de instalación de industrias, al tiempo que de mayor conexión con el mercado nacional, se profundizaría en los años siguientes, signados por los cuasi paralelos procesos de provincialización y de las iniciativas desarrollistas que fueron implantadas en La Patagonia.

## El informe Altimir (1969-1970)

El “informe Altimir” (Altimir, 1970) fue una exhaustiva investigación publicada bajo el nombre de “Análisis de la economía del Chubut y de sus perspectivas de desarrollo”. Fue un trabajo solicitado por el Consejo Federal de Inversiones a un equipo de investigadores dirigido por Oscar Altimir, que tenía el objetivo de ser entregado a la Asesoría de Desarrollo de Chubut. Se articula con la diagramación del Estado nacional (Rougier, 2007) y las “nuevas” provincias patagónicas (Perren y Pérez Álvarez, 2011), proyectando la sociedad a construir en esas regiones recientemente incorporadas a una “plena” estatalidad.

Durante el período entre el proyecto antes analizado (1944) y este (1970) se produjeron una serie de modificaciones claves, tanto en la organización jurídico-política de Chubut como en sus características económicas. En 1958 se había consagrado su postergada provincialización (Ruffini y Blacha, 2013), y en paralelo a esto se proyectaba su industrialización (Scocco, 1969). Tras unos 80 años en que los habitantes de los Territorios Nacionales sufrieron la casi total carencia de derechos ciudadanos (Ruffini, 2007 y 2011), la provincialización disparó procesos de construcción de las estatalidades provinciales (Gatica y Pérez Álvarez, 2012; Zink y Moroni, 2011), al tiempo que se proyectaba la anhelada industrialización en tanto supuesto sinónimo de crecimiento y desarrollo (Lluch, 2017). Para el caso de Chubut también implicó la reunificación, tras más de diez años, del territorio provincial (Barros y Carrizo, 2012), impulsando la compleja necesidad de construir una narrativa historiográfica propia (G. Williams, 2020).

El informe se escribió en el marco de la dictadura encabezada por Juan Carlos Onganía, que había reforzado el entrelazamiento de las nociones de desarrollo y seguridad. Se caracterizaba a Chubut como un “espacio económico vacío” (Altimir, 1970), reproduciendo la perspectiva fundacional desde la ocupación de estas tierras por parte del Estado argentino y retomando el discurso de continuar la conquista del “desierto”, identificación que también fue formulada durante gobiernos constitucionales como el de Arturo Frondizi.<sup>16</sup>

Sobre la actividad pesquera (en un capítulo que también trata la extracción de algas) se destacaba la necesidad de que el Estado generase incentivos para la inversión en Chubut. La actividad extractiva de algas se había iniciado en 1956 en las costas provinciales, alcanzándose ese año las 100 toneladas de algas secas. Era realizada por una sola empresa, que para 1969 extraía 5700 toneladas anuales, con tres plantas recolectoras situadas en Cabo Raso, Camarones y Bahía Bustamante. Se referencia la progresiva mecanización de la recolección, por la utilización de tractores y palas mecánicas. En Gaiman se instaló una fábrica de elaboración de agar-agar, en base a estas algas, inaugurada en 1967.

---

<sup>16</sup> Ver, entre otros ejemplos, el decreto de promoción industrial de 1961, publicado en el Diario Jornada del 12 y 16 de agosto de 1961. Allí Frondizi referencia la necesidad de fomentar el poblamiento de la región tras la ocupación militar de lo que se consideraba un desierto plétórico de riquezas que debían ser preservadas: “...la Patagonia Argentina, después de su incorporación definitiva a la geografía política del país como consecuencia de la conquista del desierto, ha atraído desde antiguo la preocupación constante de los argentinos para preservar sus ingentes riquezas naturales” (Diario Jornada, Trelew, editado, 16/8/61, p. 8). Lo importante, y lo que debía ser preservado, era la riqueza “natural” de la región; para 1961 aún se la seguía considerando un “desierto” de civilización.

Se remarcaba la riqueza de los yacimientos mineros de Chubut, sosteniendo que pese a su escasa explotación era la novena provincia productora, centrada en caolín, arcillas, bentonita, baritina, yeso y canto rodado. En el momento del informe casi no había explotación metalífera en activo, tareas que sí se habían realizado entre 1961/62 (plomo) y 1966 (hierro).

En el informe volvía a plantearse que la industrialización de Chubut debía proyectarse a partir de la valorización de los recursos naturales regionales, y mediante la inducción de su poblamiento. Las industrias se constituirían en el factor dinamizador del desarrollo provincial y patagónico, a partir de la generación de encadenamientos productivos locales.

Las industrias claves en Chubut eran en ese momento: textil sintética, lavaderos de lanas, procesamiento de algas, conservas de pescados, cemento en Comodoro, producción de ftalato de dioctilo y elaboración de zinc en lingotes.<sup>17</sup> Entre 1961 (cuando el gobierno de Arturo Frondizi clausuró el ferrocarril) y 1965 se afianzó la industria textil sintética en Chubut, a partir de la implementación de diversas ventajas impositivas para las industrias que se instalaban al sur del paralelo 42. Para 1968 se redujo el número de empresas, pero se triplicó el volumen de producción manteniendo la cantidad de personal ocupado. Por ello el informe señalaba la buena perspectiva de desarrollo que tenía este sector en Chubut, mediante procesos de relocalización de fábricas provenientes de Buenos Aires, ya que los beneficios tributarios superaban los mayores costes provocados por los medios industriales incipientes y el precio de los fletes.

Solo existía un lavadero de lana en Trelew, único fuera de Buenos Aires en todo el país, y ninguna industria regional procesaba esa lana limpia para transformarla en mercancías de mayor valor agregado. El resto de la producción lanera salía de la provincia como lana sucia, sin ningún proceso de valorización. El informe promovía formar un complejo textil lanero, instalar frigoríficos en Esquel y Sarmiento, crear una fábrica de productos cárneos y un complejo celulósico papelerero, e impulsar la industria pesquera y la alguera.

Las actividades industriales mostraban un importante incremento. Era interesante destacar la actividad del tabaco, si bien comprendía solo la actividad de una firma: en Puerto Madryn existió una empresa que picaba y envasaba tabaco importado. Esta actividad en 1969 ya no registraba actividad: eran emprendimientos “artificiales”, solo sostenibles por las franquicias de importación.

Para diversos autores el mayor problema de las políticas de promoción (era que los recursos invertidos para promover el desarrollo regional, se drenaban (a través de las empresas o del sistema financiero) a la porción central del país que, supuestamente, se pretendía “despromover” mediante este programa (Schvarzer, 1987; Rougier, 2016). Esto provocaba que las inversiones tuviesen escaso efecto multiplicador en el conjunto de las actividades regionales, por la nula integración con el aparato productivo local.

La región había logrado, merced al programa industrializador, un incremento de su actividad industrial y comercial. Sin embargo, la misma no se sustentaba en un proceso genuino, de articulación regional, que generase encadenamientos productivos locales y agregase valor a las materias primas locales. Lejos de eso se había implantado un parque

---

<sup>17</sup> Obviamente también era fundamental la extracción de petróleo pero, como ya se destacó previamente, el mismo no tenía un proceso de agregación de valor industrial en la provincia.

textil sintético, que se constituía en un enclave artificial, enteramente dependiente del mantenimiento de las ventajas impositivas. Su implantación, al contrario de promover la pretendida diversificación económica, desarticuló otras opciones de desarrollo que existían en la región y que podrían haberse potenciado a través de formatos de planificación alternativos.

## Reflexiones finales

Más allá de los distintos proyectos e iniciativas analizadas en este trabajo, sabemos que desde 1956 el Estado nacional de Argentina promovió la instalación de industrias en la región patagónica, buscando asegurar el control del territorio nacional a través del poblamiento de esta región, caracterizada por su escasa densidad demográfica, recursos naturales de carácter estratégico y una soberanía en supuesto peligro (Pérez Álvarez, 2016).

A partir de allí el noreste de Chubut vio transformada su antigua estructura económica y social, cuyo eje articulador era el ferrocarril.<sup>18</sup> En 1961 el gobierno de Frondizi canceló el tren mientras incentivaba la instalación del polo desarrollista, cuya dinámica ganó verdadero impulso hacia 1970. Para mediados de los '70 la región ya había mutado, con la instalación de un parque textil sintético en Trelew (Laveglia, 2004), la única fábrica productora de aluminio primario de Argentina en Puerto Madryn (Rougier, 2011; Caprano y Palacios, 2009) y el arribo de una masiva migración, atraída por los empleos generados.

La lógica de esas políticas de promoción era garantizar una buena rentabilidad para las empresas que se instalasen en Patagonia durante un lapso temporal breve, lo que les permitiría absorber la desventaja inicial de la localización. Los empresarios reclamaron el continuo sostenimiento de esos beneficios, y cuando estos eran restringidos amenazaban con el traslado de las plantas. Esto se debía a que la rentabilidad obtenida merced a las políticas de promoción no se reinvertía en las industrias instaladas en La Patagonia, sino que se drenaba a la región metropolitana del país o al exterior.

Así se observa que los proyectos finalmente promovidos sólo tuvieron en cuenta uno de los diagnósticos vertidos por los distintos estudios acerca de las posibilidades de industrialización en la Patagonia: aquel que marcaba como imprescindible garantizar a los empresarios mayores ganancias que en sus lugares de origen. Esto fue un consenso de todos los proyectos, atravesando al socialismo (en la década del treinta), el peronismo y el desarrollismo; sólo fue quebrado por el neoliberalismo, que desmanteló el modelo promocional (Pérez Álvarez, 2013).

Sin embargo no se valoró, en el camino seguido *post* 1970, la necesidad de que esas industrias procesasen recursos naturales, que generasen encadenamientos productivos y comerciales locales, o que asegurasen su radicación permanente. De hecho, la industrialización textil sintética se estableció como un enclave artificial, que en lugar de articularse con

---

<sup>18</sup> “...el ramal ferroviario fue sin duda alguna el principal factor de progreso, el que unido a la influencia ejercida por el Banco de la Nación Argentina, impulsaron su adelanto a tal grado, que a los pocos años irradiaban su influencia comercial a todo el territorio” (M. Jones, *Trelew. Tomo II*, 1997: 33).

la producción tradicional de Patagonia (la lana de oveja) era directamente competitiva.<sup>19</sup> La planta de aluminio funciona como un enclave de gran capital, exitoso en términos productivos y financieros, pero sin generar encadenamientos locales ni dinamizar un clúster metalmeccánico regional.

El sostenimiento de un proyecto de industrialización propio de la Patagonia no parecía tener posibilidades de subsistir sin mediar el apoyo estatal, una vez que se concretó la conexión con el mercado nacional. La disparidad regional existente en Argentina y los altos costes de logística, implicaban un diferencial económico inviable de ser sobrellevado sin planes oficiales que apuntalasen un genuino desarrollo autónomo de la Patagonia.

El proyecto de la Comisión de Fomento a Patagonia, pese a no haber sido llevado adelante en su formulación original, sostuvo algunas propuestas que pueden seguir evaluándose como parte de un programa alternativo, que solucione algunos fracasos del proyecto desarrollista en la región. Su insistencia en el tren como articulador de la economía patagónica, y la necesidad de conectar la cordillera con la costa mediante esa vía de transporte, se destacaba como una promesa que el desarrollismo descartó, al punto de levantar casi la totalidad de los ramales existentes.

La necesidad de promocionar industrias “naturales”, derivadas del procesamiento (y por lo tanto la articulación) de materias primas regionales, hubiese implicado la dinamización económica, apuntando a una posible ruptura con la condición de enclave que el desarrollismo, lejos de quebrar, profundizó. Su propuesta de integración comercial con Chile, también fue rupturista con la continuidad de proyectos finalmente instalados, así como su conclusión sobre la incapacidad de la promoción al sur del paralelo 42 como propuesta dinamizadora de la economía regional.

¿Hubiese sido posible un proyecto alternativo al del desarrollismo? ¿Un proyecto basado en la industrialización de recursos naturales locales, que generase encadenamientos productivos y articulase la región entre sí y con Chile?

La respuesta difícilmente pueda ser concluyente, porque ni durante el peronismo, ni aún menos tras el desarrollismo, el Estado apoyó esos posibles programas alternativos para Patagonia. En un verdadero plan estatal, que recupere críticamente los errores y aciertos de las planificaciones del pasado, y que articule la mirada hacia el futuro, puede estar la respuesta a estas preguntas, la ruptura con el colonialismo interno y la salida al laberinto del desarrollo frustrado de la Patagonia.

## Referencias bibliográficas

- Altimir, Oscar. *Análisis de la economía del Chubut y de sus perspectivas de desarrollo, tomo I, II y III*. Rawson: Provincia del Chubut, Asesoría de Desarrollo, 1970.
- Bandieri, Susana, Graciela Blanco y Gladys Varela (directoras). *Hecho en Patagonia. La historia en perspectiva regional*. Neuquén: Educo, 2006.
- Bandieri, Susana. “Pensar una Patagonia con dos océanos: el proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía.” *Quinto Sol*, no 13, 2009, pp. 47-71.
- . *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Sudamericana, 2005.

---

<sup>19</sup> Además de que en la región no existía tradición ni experiencia en torno a esa rama productiva, como lo demuestran los datos censales analizados en este artículo.

- Barros, Sebastián y Gabriel Carrizo. “La política en otro lado Los desafíos de analizar los orígenes del sistema político chubutense.” *Dossier: De territorios a provincias. Actores, partidos y estrategias en las nuevas provincias argentinas (1951-1962)*, coordinado por Martha Ruffini, 2012. [https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/territorios\\_a\\_provincias\\_barrosycarrizo.pdf](https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/territorios_a_provincias_barrosycarrizo.pdf)
- Bayer, Osvaldo. *Los vengadores de la Patagonia trágica, Tomo I*. Buenos Aires: Editorial Galerna, 1974.
- Beinstein, Jorge. *Dinámica global de la economía patagónica*. Buenos Aires: LUDEPA-SME - INTA-GTZ, 1993.
- Belini, Claudio y Juan Carlos Korol. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2012.
- Bianchi Villelli, Marcia. “La materialidad como artilugio historiográfico. Espacios, mapas y asentamientos coloniales en La costa patagónica (siglo XVIII).” *Tabula Rasa*, no 20, pp. 285-303.
- Bucciarelli, Mario y Silvina Jensen. “La historiografía de los Territorios Nacionales: un campo en construcción.” *Anuario del Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti*, año 8, no. 8, 2008, pp. 183-200.
- Cabral Marques, Daniel. “Hacia una relectura de las identidades y las configuraciones sociales en la historia petrolera de la ciudad de Comodoro Rivadavia y de la Cuenca del Golfo San Jorge.” *Actas IV Jornadas de Historia Social de la Patagonia*. Santa Rosa, 2011.
- Caprano, Raquel y Dora Palacios. “Economías de enclave y estrategias empresariales. El Caso Aluar.” *XII Jornadas Interescuelas Departamentos de Historia*. Bariloche: UNCo, 2009.
- Carrizo, Gabriel. “Soldados de Mosconi. Memoria, militarización y mundo del trabajo en la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia, 1944-1955.” *Memoria y Sociedad*, vol. 21, no 42, 2017, pp. 6-20.
- . *Petróleo, peronismo y sindicalismo. La historia de los trabajadores de YPF en la Patagonia, 1944-1955*. Buenos Aires: Prometeo, 2016.
- Cecchi, Alfredo. *Tras la huella socialista en la Patagonia. Al sur del Río Colorado*. Rosario: MAPLE, 2016.
- Ciselli, Graciela. *Pioneras astrenses. El trabajo femenino en el pueblo de una compañía petrolera patagónica, 1917-1962*. Buenos Aires: Dunken, 2004.
- Coronato, Fernando. *Memorias de un duro comienzo. Cartas y crónicas de los inicios de la colonia galesa del Chubut*. Rawson: Secretaría de Cultura de la Provincia del Chubut, 2015.
- . *Ovejas y ovejeros en la Patagonia*. Buenos Aires: Prometeo, 2016.
- Draguicevich, Juan. *Desarrollo fabril en el Valle inferior del Río Chubut y su competencia con los grupos fabriles nacionales: compañía cervecera chubutense un caso testigo*. Trelew: UNP, 2000.
- Dumrauf, Clemente. *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson: Secretaría General de la Gobernación, 1993.
- Federici, Silvia. *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. Buenos Aires: Tinta Limón Ediciones, 2018.
- Fronidizi, Arturo. *Breve historia de un yanqui que proyectó industrializar la Patagonia (1911-1914). Bailey Willis y la segunda conquista del desierto*. Buenos Aires: Editorial Cen, 1964.
- Gatica, Diego. *Trelew, una luz de almacén... Crónicas y testimonios de almacenes de ramos generales y afines 1889-1970*. Trelew: Museo Pueblo de Luis y Municipalidad de Trelew, 2008.
- Gatica, Mónica y Gonzalo Pérez Álvarez. “Provincialización, corporaciones y política: la Convención Constituyente del Chubut en 1957.” *Dossier: De territorios a provincias. Actores, partidos y estrategias en las nuevas provincias argentinas (1951-1962)*, coordinado por

- Martha Ruffini, 2012. [https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/territorios\\_aprovincias\\_gaticayperezalvarez.pdf](https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/territorios_aprovincias_gaticayperezalvarez.pdf)
- Hernández, Carlos. *Capital comercial y elite local. Trelew y su hinterland: 1889-1930*. Trelew: UNP, 1999.
- Hobsbawm, Eric. *Historia del Siglo XX*. Buenos Aires: Crítica, 1999.
- Ibarra, Horacio y Carlos Hernández. *Estado, Economía y Sociedad. Trelew y su hinterland: 1889-1999*. Trelew: INSHIS-UNP, 2017.
- Ibarra, Horacio. *Patagonia Sur. La construcción interrumpida de un proceso de desarrollo regional*. Trelew: UNP, 1997.
- Iñigo Carrera, Nicolás. *La violencia como potencia económica: Chaco, 1870-1940*. Buenos Aires: CEAL, 1988.
- Jáuregui Anibal. “Planificación económica y autoritarismo en la “Revolución Argentina” (1966-1971).” *Quinto Sol*, vol. 22, no. 1, 2018, pp. 1-28.
- Jones, Lewis. *Una nueva Gales en Sudamérica*. Trelew: Comisión del Centenario, 1966.
- Jones, Matthew. *Trelew, un desafío patagónico, Tomo II 1904-1913*. Esquel: El Regional, Chubut, 1997a.
- . *Trelew, un desafío patagónico, Tomo III 1914-1923*. Esquel: El Regional, Chubut, 1997b.
- . *Trelew, un desafío patagónico, Tomo IV 1924-1933*. Esquel: El Regional, Chubut, 1997c.
- . *Trelew, un desafío patagónico, Tomo V 1934-1943*. Esquel: El Regional, Chubut, 1997d.
- Lafuente, Horacio. *La región de los cesares. Apuntes para una historia económica de Santa Cruz*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1981.
- Laveglia, Fernando. *Apuntes de la economía del Chubut*. Buenos Aires: Edit. Dunken, 2004.
- Lluch, Andrea (Editora). *Desarrollo, políticas públicas e instituciones: la experiencia de La Pampa en una visión de largo plazo*. Santa Rosa: EdUNLPam, 2017.
- López, Susana. *Representaciones de la Patagonia. Colonos Científicos y Políticos (1870-1914)*. La Plata: Ediciones Al Margen, 2003.
- Lublin, Geraldine. “La identidad en la encrucijada: la comunidad galesa del Chubut y las conmemoraciones del Centenario y Bicentenario de la Revolución de Mayo.” *Identidades*, nº 5, año 3, 2013, pp. 115-130.
- . “Y Wladfa: ¿una colonia sin colonialismo?” *Identidades*, año 6, 2017, pp. 43-57.
- Mare, Federico. *El éxodo galés a la Patagonia: orígenes, trasfondo histórico y singularidad cultural de Y Wladfa*. Mendoza: Ediunc, 2019.
- Martinic, Mateo. *Magallanes 1921-1952. Inquietud y crisis*. Punta Arenas: Offset Rasmussen, 1988.
- Matthews, Abraham. *Crónica de la colonia galesa de la Patagonia*. Buenos Aires: Ed. Alfonsina, 2004.
- Ministerio de Interior, Asesoría Letrada de Territorios Nacionales; *Censo Nacional de los Territorios Nacionales. Tomo II: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego*, 1920.
- Moroni, Marisa. “La incorporación de los territorios nacionales en el proceso de consolidación del estado argentino. El caso del territorio de la Pampa Central.” *Andes*, no. 16, 2005.
- Navarro Floria, Pedro y Paula Núñez. “Un territorio posible en la República imposible. El coronel Sarobe y los problemas de la Patagonia Argentina.” *Andes*, vol. 23, no. 2, 2012, pp. 1-18.
- Navarro Floria, Pedro. “La Comisión del Paralelo 41° y los límites del “progreso” liberal en los Territorios Nacionales del Sur Argentino (1911-1914).” *Scripta Nova*, vol. XII, no. 264, 2008.
- . “La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862- 1904.” *Quinto Sol*, no. 7, 2003, pp. 61-91.

- . "Planificación fallida y colonialismo interno en los proyectos estatales del primer peronismo para la Patagonia." *Actas IV Jornadas de Historia de la Patagonia*, Santa Rosa: EdUNLPam, 2010.
- Oszlak, Oscar. *La formación del estado argentino*. Buenos Aires: Ed. de Belgrano, 1982.
- Oviedo, Guillermina. *Fotografías e identidades políticas: imágenes de la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia (1944-1955)*. Tesis doctoral, UNSAM, 2020.
- Pérez Álvarez, Gonzalo. *Patagonia, conflictividad social y neoliberalismo. El noreste de Chubut (1990-2005)*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2013.
- . "'Vieja' y 'nueva' clase obrera en la Patagonia Argentina: del inicio del ferrocarril al surgimiento de las industrias subsidiadas por el Estado." *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda* n° 8, 2015, pp. 143-162.
- . "Amazônia Brasileira e Patagônia Argentina: planos de desenvolvimiento e soberania nacional." *Estudos Avançados*, vol. 30, no 88, 2016, pp. 117-138.
- . "Un análisis del rol asignado a los trabajadores en los proyectos desarrollistas utilizando los estudios técnicos como fuente: el caso del informe Altimir en Chubut (1970)." *Revista Electrónica de Fuentes y Archivos* n° 7, 2017, pp. 261-282.
- . "Una mirada de largo plazo a la relación entre clase obrera y desarrollo capitalista en la Patagonia Argentina: el noreste de Chubut entre 1865 y el siglo XXI." *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 15, 2019, pp. 68-95.
- . *Historias de la clase obrera en la Patagonia. El noreste de Chubut (1865-1990)*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2020.
- Perren, Joaquín y Gonzalo Pérez Álvarez. "Las 'nuevas' provincias como problema historiográfico. Una aproximación a los casos patagónicos (1958-1991)." *Revista Pasado por-venir*, no. 5, 2011: 75-101.
- Perroux, Francois. "Notes sur la notion de pole de croissance." *Economie Appliquée*, no. 8, 1955.
- Presidencia de la Nación, Ministerio de Asuntos Técnicos. *II Censo General de la Nación*, Buenos Aires, 1895.
- . Ministerio de Asuntos Técnicos, *III Censo General de la Nación*, Buenos Aires, 1914.
- . Ministerio de Asuntos Técnicos, *IV Censo General de la Nación*, Buenos Aires. Tomo I (parte 1 y parte 2), Tomo II y Tomo III, 1947.
- Pyke, Luz. "El censo de Territorios Nacionales de 1920: aproximaciones hacia la población del territorio de Misiones." *Reunión del Comité Académico Historia, Regiones y Fronteras*. Mar del Plata: Facultad de Humanidades, 2014.
- Queirolo, Graciela. *Mujeres que trabajan. Labores femeninas, Estado y sindicatos (Buenos Aires, 1910-1960)*. Buenos Aires: Eudem-GEU, 2020.
- Riccardi Alberto. "Bailey Willis: Un geólogo yanqui y el desarrollo del norte de la Patagonia". *Revista Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, vol. 7, 2020, pp. 63-83
- Rougier, Marcelo (director). *Políticas de promoción y estrategias empresariales en la industria argentina 1950-1980*. Buenos Aires: Ed. Cooperativas, 2007.
- . *Estado y empresarios de la industria del aluminio en la Argentina. El caso Aluar*. Buenos Aires: Editorial UNQ, 2011.
- . *Estudios sobre la industria en América Latina. Interpretaciones y debates*. Buenos Aires: Lenguaje Claro, 2016.
- Ruffini, Martha y Luis Blacha. "La provincialización postergada de la Patagonia Argentina." *Temas y Debates*, año 17, n° 25, 2013, pp. 59-81.
- Ruffini, Martha. "Estado, desarrollo económico y nuevas provincias. El fracaso de un plan estatal para el sur argentino: la Corporación Norpatagónica (1957-1958)." *H-industri@* no. 14, año 8, 2014, pp. 187-226.

- . “La Patagonia en el pensamiento y acción de un reformista liberal: Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935).” *Quinto Sol*, no. 12, 2008, pp. 127-150.
- . “Los territorios nacionales. Un nuevo actor político en la historiografía argentina.” *Producción de conocimiento y transferencia en las Ciencias Sociales*, compilado por Noemí Girbal-Blacha y Beatriz Moreyra, Buenos Aires: Imago Mundi, 2011, pp. 75-102.
- . *La pervivencia de la República posible en los territorios nacionales. Poder y ciudadanía en Río Negro*. Bernal: UNQ, 2007.
- Schvarzer, Jorge. “Promoción industrial en Argentina. Características, evolución y resultados”. *Documentos del CISEA*, no. 90, Buenos Aires: CISEA, 1987.
- Scocco, Roberto. *El desafío de la Patagonia. Polos para su progreso*. Buenos Aires: Ediciones CENET, Centro de Estudios Patagónicos, 1969.
- Stratta, Eugenia. “100 años refinando petróleo argentino”. *Petrotecnia*, año 54, no. 3, 2013, pp. 92-97, <http://www.petrotecnia.com.ar/junio13/notas/100Anos.pdf>.
- Thompson, Edward P. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Madrid: Capitán Swing, 2012.
- Torres, Susana. “Huelgas petroleras en Patagonia: Inmigrantes europeos, clase y etnicidad (1917–1933).” *Actas V Jornadas sobre Colectividades*. Buenos Aires: IDES, 1995.
- Vezub, Julio. “El proceso de popularización indígena-criollo en Pampa y Patagonia del siglo XIX.” *Hacer política. La participación popular en el siglo XIX rioplatense*, compilado por Gabriel Di Meglio y Raúl Fradkin, Buenos Aires: Prometeo, 2014, pp. 333-362.
- Williams, David. *Entretelones y tolderías: historia del encuentro entre galeses y tebuelches en Chubut*. Trelew: Editorial Jornada, 2007.
- . *Y Brut (La Crónica). El primer periódico patagónico. De Richard Jones Bermyn*. Rawson: Secretaría de Cultura de la Provincia del Chubut, 2015.
- Williams, Fernando. “La Patagonia galesa entre el tablero estatal y la idealización naturalista.” *Población & Sociedad*, vol. 21, n° 2, 2014, pp. 93-128.
- . *Entre el Desierto y el Jardín. Viaje, literatura y paisaje en la colonia galesa de la Patagonia*. Buenos Aires: Prometeo, 2011.
- . “‘Dejen de creer que carecemos de historia’. Estado e intelectuales en la construcción de la historiografía oficial de Chubut (1958-1968).” *Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad*, (24), 2020, pp. 57-83.
- . “La relación entre indígenas y galeses en Chubut: representaciones y reproducciones de una memoria histórica ‘feliz’.” *Cuadernos del IDIC*, n° 2, 2017, pp. 48-79.
- Zink, Mirta y Marisa Moroni. “Orden institucional y construcción de ciudadanía en La Pampa (1946-1966).” *Historia de La Pampa Sociedad, política, economía de la crisis del treinta al inicio de un nuevo siglo*, editado por Andrea Lluch y María Silvia Di Liscia, Santa Rosa: EdUNLPam, 2011, pp. 87-129.