

EL PERFIL VISIBLE DE LA PATAGONIA MODERNA

Rodolfo Valeri

Universidad Nacional de La Plata.

Entre 1986 y 1989 relevé, con el auspicio y financiamiento del Conicet, el *perfil visible de la Patagonia moderna*, lo que supuso cuatro campañas que consumieron 189 días de trabajo de campo y que, creo, me han permitido tener una visión de la Patagonia que no vacilo en juzgar única por su amplitud, abigarramiento, variedad de vistas y unidad de mirada: son decenas de ciudades y localidades y cientos de estancias y parajes que intentan decir solos, por el mero recuerdo impreso de recortes de su visibilidad, su propia historia moderna. Se trata en suma de fotografías (negativos y copias muestra), cédulas de campo, cartas geográficas trabajadas y notículas -apartando las numerosas y complejas donaciones obtenidas de fotografía antigua, impresos y hasta objetos pequeños- que constituyen, desde 1992, el *corpus patagonicum* de 11.376 piezas, que permite describir los rasgos básicos de un perfil que, de todas maneras, sigue estando, más allá de estas abstracciones necesarias a nuestra *forma mentis*, en la imágenes mismas y en su entrecruce.

Ya hace dos años, y gracias al programa de incentivos a docentes-investigadores que puso en marcha la Universidad de la Plata, estoy empezando a trabajar *en detail*, siguiendo el desafío del Barthes de *Mythologies*, sobre este material—a producir monografías puntuales y notas de discusión a la vez erudita y hermenéutica sobre este perfil. La opción hecha, sin embargo, no augura que podamos tener síntesis globales rápidamente. Preocupados por mejorar nuestro diálogo con la comunidad historiadora, nos acordamos entonces de un texto bastante extenso de 1988, ya casi olvidado, sí decididamente sintético aunque

parcial, que se escribió justamente, quise creer entonces, para celebrar el logro de las 6.000 imágenes -que resultaron ser después casi la mitad del *corpus*-, cuando en realidad lo obligó una de esas sospechosas puntillidades de todos los Conicet de las que es mejor no hablar. Sigue enseguida y completo: después de seis o siete líneas pasablemente burocráticas sólo se ocupa de hermenéutica. Pero, como me hizo notar Carlos A. Mayo en su momento, no se ocupa sin ironía: es un texto celebratorio de 6.000 imágenes ausentes ninguna de las cuales ni siquiera se cita, y cuando se cita una, que tampoco se muestra, no pertenece al *corpus*, sino que resulta venir, como Dios manda, de la bibliografía de la época.

Luego de cien días de trabajo de campo y tras una compulsión del material relevado -casi seis mil piezas- no todo lo exhaustiva que sería de desear puede hacerse un balance provisional de dos años de tareas, sobre todo si se considera que se han cumplido cuatro de las siete metas propuestas. Decíamos en la presentación inicial, en la descripción del contenido del Proyecto (form. A1, 2.1.), que habríamos de hacer un relevamiento histórico-visual de la Patagonia en busca de los rasgos visibles de "la colonización contemporánea". A poco de trabajar esta expresión se reveló más rica de lo que suponíamos en aquella presentación somera: estamos llegando a ver que es tan elocuente el paulatino despliegue de colonos sobre un espacio vacío concebido hasta entonces como pura ilustración geológica y naturalista -despliegue que introducirá de golpe a la región en la más colmada modernidad del siglo XIX- como el simultáneo e inevitable carácter colonial de esta colonización, del todo a tono con lo que ocurría en otras periferias. Aquí aunque muy marginalmente, es también el logro de un mercado mundial el que le dará esa fuerte homogeneidad que el trabajo en campo nos ha enseñado a matizar, y cuando caracterizamos a esta colonización de "contemporánea" todavía teníamos una idea vaga de que el término significaba más que una mera datación, pues ha sido el objeto mismo en estudio el que ha desautorizado el uso de las preceptivas típicas de la historia argentina o aún americana para prescribir el de la simple

contemporaneidad general. Se ve muy bien que esta región indiferente a la pertenencia a soberanías varias, que en un principio supusimos sólo dos, las de Argentina y Chile, se resiste a la retórica de las historiografías nacionales, y aún también a la más reciente y comprensiva historiografía americana, porque tenemos fundadas sospechas de que tiene más en común con otras periferias marginales afroasiáticas u oceánicas que con los núcleos americanos más ricos, prósperos y próximos.

Ahora bien, si esta caracterización socioeconómica nos ha llevado a una historiografía determinada, ésta, por la que sin embargo se revela aquélla, no podría agotarse en su simple descripción: se trata de imágenes, y éstas revelan ante todo el perfil visible de un mundo especialmente elocuente en lo que tuvo de vivo y de vivido, y no es casual que nuestras reflexiones sobre la extraña pretensión de Europa de verse en todas partes, de estimar su espacio como ubicuo, hayan surgido de ver la Patagonia, tierra particularmente resistente a dejarse devorar que, si bien, por supuesto, no podía con ello dar una lección suasoria a la voluntad europea de ubicuidad, hizo que los espacios europeos que finalmente consiguieron surgir fueran lo suficientemente discontinuos y dispersos justo como para que pudieran encontrar su unidad en la torturada forma que conseguían trazar sobre el fondo de aquel modelo geológico y naturalista, cuya vigencia ha resistido todas las simulaciones. Todos tienen en común, sin embargo, que son ultramarinos en forma prima o secunda, y a menudo en ambos simultáneamente: la región habló una vez con Liverpool como con Montevideo o Valparaíso, y más tarde Buenos Aires; fue a la vez periferia de una periferia y periferia sin más. Claro que con intensidad diversa: esta ambigüedad es particularmente fuerte en Magallanes y se diluye a medida que subimos hacia el norte -al fin y al cabo Carmen de Patagones precedió con mucho a la densa comba del apogeo regional, y aún en él jugó también un papel particularmente atípico: cabeza de la Patagonia bonaerense, no se nos puede escapar la perplejidad en que nos sume esta conjunción de términos. La visión de la época, marcada por un

monismo sistematizante y simplificador que exigía estrictas simetrías geográficas, postulaba de un modo implícito, o al menos discontinuo; allí donde no había mar encontró algo casi tan difícilmente colonizable y homogéneo como el mar para marcar la necesaria discontinuidad con lo colonial: el desierto. Es el caso de los del Asia Central para el voluntarismo colonial ruso, o el Desierto con mayúscula para el argentino, comparación no menos válida si al cabo de uno estaba la decrepita civilización islámica del Turquestán y del otro el modesto País de las Manzanas. Mundos desiertos, mundos vivos: no por casualidad conquistados casi simultáneamente -simetría que, más que atenuar, en ambos casos subrayan los atípicos ferrocarriles de avanzada. En la Argentina para la conciencia común la Patagonia comenzaba en Bahía Blanca, pero no valía la pena detenerse hasta Choele-Choel: será más bien la colonización tardía de los dos partidos apendiculares de la provincia de Buenos Aires lo que le brinde cierta contigüidad, pero tampoco es casual que esta sea contemporánea de su declinación como mundo propio.

Comentemos a continuación, a la luz de la experiencia de campo, las definiciones programáticas que hicimos en la presentación original. En cuanto al

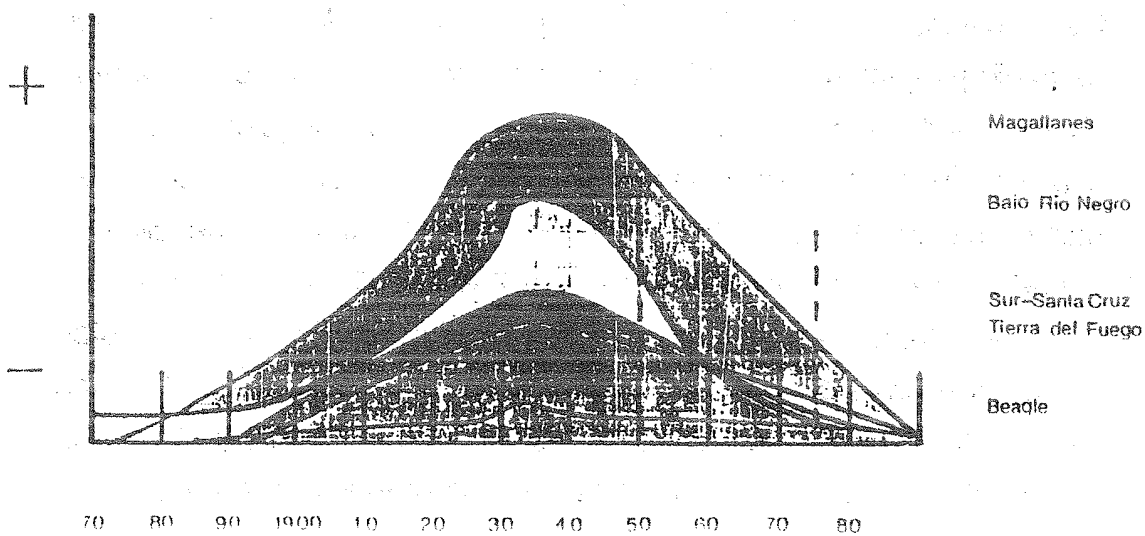
[a.] «período a estudio» no cabe redefinir márgenes, aunque el inicial, situado hacia la década de 1850, no ha podido por supuesto ser encontrado en las regiones estudiadas hasta ahora, ni siquiera en Carmen de Patagones, donde a lo sumo pueden hacerse remontar a la década de 1880 residuos mínimos. No se ha estudiado todavía el valle del Chubut, donde la colonización galesa es justamente muy antigua, pero dudamos de que lo que aún pueda verse se remonte más atrás de la década de 1890. En cuanto al más conflictivo término final, ubicado hacia 1950, parece del todo atinado mantenerlo, aunque las “características históricas de la posguerra” a las que se atribuía la liquidación de su “perfil típico” no podrían bastar, al menos estrechamente concebidas, para explicar un proceso de no menos de veinticinco años, el que, si en efecto ha liquidado la figura global, lo ha sido al precio de

dejar una enorme cantidad de relictos aún visibles, sobre todo rurales. Lo que sin duda es más discutible de esa definición primera es suponer que ese «perfil típico y relativamente autónomo» haya alcanzado su apogeo «hacia la primera preguerra»: en realidad ése es un momento en que la civilización patagónica se ha hecho suficientemente espesa como para que haya sido sacramentalizada por la historiografía local, especialmente la magallánica; pero dista mucho del apogeo -medido, por supuesto, en términos de esta breve historia- que se da recién al promediar la década del 30, con intensidad variable pero similar plegamiento, en las cinco áreas hasta ahora vistas y estudiadas -tendencia que por otra parte no creemos que las restantes puedan desmentir sino más bien matizar o fortalecer en el sentido de proveerle cuerpo. Corrección difícil de ser hecha si nos hubiéramos limitado a una historiografía que se escribe y lee, abstractamente atraída hacia los orígenes y al contraste entre el vacío y la repentina sociedad creada, pero simple y literalmente evidente si nos manejamos con la historia visible en cuyo horizonte las formas pioneras son escasas a tal punto que en el mayor centro intelectual de la región, Punta Arenas, han empezado a ser museificadas, mientras que lo muy nuevo, lo reciente, lo -en suma- posmoderno, aunque visible como para sostener el contraste, sobre todo a nivel urbano, no consigue atenuar el peso de lo que se ha entramado en los cuarenta años que van del 10 hasta el 50. Hablamos de una modernidad algo compleja, que no podría identificarse simplemente con los adelantos técnicos de fines del siglo XIX ni aún sumándoles su correlato social y necesario: es cierto que retiene por toda su curva su legado, pero necesariamente lo transfigura, a veces en clave de ligera parodia, pero siempre en trama fuerte con esa otra faceta de la modernidad que trae la posguerra y que por lo menos hasta el 40 no cesa de hacerse su camino: se trata de una Patagonia donde los peones de estancia meriendan té con leche pero están familiarizados con la mecánica ligera de motores y aún con aeródromos de primitivas pistas coloidales. Pasando a

[b.] «la región» lo que hemos dicho sobre el punto a,

especialmente fruto de lo aprendido en campo, obliga a considerables replanteos que precisan la hipótesis de nuestra presentación inicial: porque esa homogeneidad que le da a la Patagonia el fuerte impacto de modernización global se matiza en el sentido de que se hace menos evidente, con lo que en principio queremos decir visible y en forma más mediata menos verdadera, cuando se ven y estudian de cerca partes cuyo núcleo puede encontrarse en la implantación de esos espacios fragmentados, hijos de iniciativas pioneras no menos europeas, pero en las que la espontaneidad de legados más bien regionales y folklóricos (escoceses, asturianos, dálmatas, chilotas) surge claramente visible en su textura misma con la modernización general hija del mercado. En otras palabras, esta integración que decíamos «minimizó por mucho tiempo la pertenencia a dos soberanías políticas» fue largamente precedida por una época de general dificultad y penuria típicamente pioneras tanto o más indiferente a las soberanías políticas: estas eran atendibles sólo cuando garantizaban un refugio social y la existencia de los mínimos capitales, acumulados, disponibles, para expansiones de riesgo hacia lugares nuevos. Ese papel, que hacia la preguerra desempeñan en todas las calas atlánticas los establecimientos oficiales argentinos, tuvo durante los treinta años precedentes, cuando aquellos aún no existían, consistencia en Magallanes, donde el estado chileno, fuertemente constructor, aseguraba un núcleo que aunque con sus intermitencias era entonces el único seguro en tierra firme, y a su vez este núcleo cuyos azares iniciales no fueron pequeños debió proveerse en las Malvinas, anexas por la fuerza a otra soberanía que garantizó siempre una modestísima sociedad europea pero sostenida y continua. Este punto insignificante del imperio británico tuvo un papel importantísimo en la historia regional: es conocido el que tuvo como base de los misioneros que llegaron a constituir las primeras comunidades pecuarias en el Beagle, aportaron mucho al comienzo del auge comercial de Magallanes y proveyeron al continente y a la isla grande -en tiempos en que se tenía en poco a las fronteras- de los primeros planteles de la ganadería ovina. Desde el punto de vista visual,

y por lo que hemos podido ver en los trabajos especializados y parciales de otros investigadores, hubiera sido de gran interés el relevamiento, hoy por hoy imposible, de unas islas que al menos hasta fines de la década del 30 no dejaron de estar en frecuentes contactos con las tierras de soberanía argentina, y aunque de un modo declinante siguieron estándolo y lo están con Magallanes. Por supuesto que poco antes de 1900 Punta Arenas era un interlocutor de Liverpool mucho más interesante que Port Stanley, y que el vigoroso desarrollo económico de Magallanes crecido bajo la fuerte institucionalidad que Chile hacía presente en el estrecho estaba dando origen a la suya propia, desprolija lectura, en la teoría, de aquellas leyes madre, pero cortada a la medida, en el procedimiento, para ofrecerle a la región lo que hoy se ha llegado a llamar control social. En suma, que si el trabajo de campo ha confirmado la preeminencia de Magallanes en la configuración del perfil típico de la primera modernidad de la Patagonia, el descubrimiento aún visible de esas formas regionales que la precedieron nos hace pensar en las "islas demasiado famosas" como una forma más de ellas y lamentar que no pueda ser vista por nuestras propias fotos.



Hemos hecho un dibujo, simple metáfora de un plegamiento que cuenta por su masa, por la forma de sus estratos, por la posición de éstos, por sus situaciones relativas y hasta por la interrupción de calidad, contrapunteada por los dos colores, que no obstante también lo configura; su inscripción -presunta o presuntuosa- en las coordenadas de la geometría analítica no es más que un aspecto de su voluntad metafórica: los intervalos regulares de la abscisa no aluden a otra cosa que a algunas décadas de los siglos XIX y del actual, al fin y al cabo nuestro modo de concebir el tiempo empírico, mientras las que las curvas que invaden lo que podría haber sido la ordenada, forzosamente arbitrarias e intuitivas, sólo pretenden trazar las curvas de la modernización concebida en el sentido amplio que intentamos definir desde el principio. La *lectura* de este dibujo -paulatina y posterior a su *visión*, instantánea, implícita y global, del todo necesitado de explicitación, puede comenzar por ese estrato más bajo y apenas plegado que hemos denominado Beagle, donde la ligerísima curva que emerge al ras al promediar la década de 1880 testimonia que, si bien primitivamente moderno, sin precedente, lo que se hizo a través de un siglo fue poco, regular y persistente - donde la innovación original no ha sido nunca significativamente innovada. Se trata de una serie de estancias-puerto alejadas y aisladas que, habiendo sido siempre enormes, recrearon en el reducido espacio que consiguieron poblar y que nunca varió sensiblemente el paisaje de esas pequeñas aldeas escocesas familiares que sus dueños (los Bridges, los Lawrence) nunca hubieran podido crear en las Malvinas. El único pequeño plegamiento ascendente de esta curva que cubre la segunda mitad de la década del 20 y la del 30 para descender luego con la misma suavidad trata de expresar dos fenómenos que pueden vincularse en parte: uno se refiere al único núcleo urbano, Ushuaia, que durante décadas apenas fue más grande que las grandes estancias, pero que desde la instalación del Penal, en 1902, fue siendo poblado por modestos inmigrantes urbanos, sobre todo españoles, que a través de una o dos décadas llegaron a enriquecerse en el comercio como para que Ushuaia alcanzara el aspecto de una localidad hispanoamericana -retaceado,

sin duda: nunca pudo lograr, aunque lo intentó, una verdadera plaza, y la iglesia de los salesianos no llegó a conjugar con la que se intentó ni con la ideal trama de un damero que se reveló imposible; aún la traza apaisada del agrimensor fiscal obedece a su original destino: la costa, la bahía, el Beagle. El otro aspecto también está ligado con esta pretensión urbana y a la vez con el comercio, que ya disponía de capitales como para invertir en el negocio de maderas: la aparición de aserraderos en las cercanías occidentales de Ushuaia o a lo largo del canal nutre por este tiempo a la construcción urbana, pero no altera sensiblemente un perfil vivo desde hacía cuatro décadas y que estaría destinado a perdurar cuando esta industria maderil fuera desapareciendo, víctima de un mercado saturado que hacia la década de 1950 se convirtió, bajo auspicios oficiales, a materiales provistos por el continente. Si la influencia del polo magallánico había sido tenue pero permanente en el Beagle, potenciaría el de Tierra del Fuego y el sur santacruceño de un modo muy apreciable: se trata de una modernización con énfasis en aspectos distintos pero que dibujan un paralelo llamado a desaparecer sólo en la declinación. La isla grande, casi indiferente a la frontera, se organiza como un conjunto de estancias-estado administradas como fábricas del temprano industrialismo por sociedades anónimas, pero gobernadas a veces según algunos rasgos del modelo de hacienda hispanoamericano: sus grandes cascos concebidos como localidades, con su plaza y sus calles, sus *secciones* -más que puestos, pequeñas poblaciones tributarias- suplen un desarrollo urbano para el que no había lugar- este tipo insólito de estancias, que no necesitaron de puertos hasta que generaron sus propios frigoríficos -antes exportaban la lana a través de un complicado y barato sistema de transbordos flotantes- hizo en su período de máxima expansión, décadas del 20 y del 30, indiscernibles la cría del ganado y la industria de la carne, a veces soldadas por ferrocarriles internos; indiscernibles, en general, todos los rubros del comercio libre, convertidos en sendos despachos de sus administraciones. Río Grande, por ejemplo, no fue nada hasta que en la segunda preguerra, con la paulatina reducción de los negocios de las

grandes estancias, se abrió una brecha para que por vez primera surgiera un minúsculo mercado libre en una minúscula urbanización que tomó para sí la parcela económica, particularmente comercial, de la que se descartaban los gigantes: porque no hay que olvidar que, además de las grandes estancias de las dos o tres grandes sociedades patagónicas, existían otras menos impersonales que habían querido ser un cottage escocés o luego, sobre formas standard que reiteran las de la prefabricación británica, recibían de sus dueños toques vascos o criollos bonaerenses. Aunque la forma de instalación rural sea muy similar, nadie alcanza en el sur de Santa Cruz un monopolio tan grande de la construcción del espacio y de la sociedad: existieron grandes establecimientos impersonales así de los tres o cuatro dueños de la Patagonia como de las más tardías *sheep farming companies* británicas o internacionales, pero la presencia de otras grandes estancias familiares, sobre todo de escoceses inmigrantes, venidos de Malvinas, o de criollos enriquecidos en el comercio que tanto podían tener nacionalidad chilena o argentina y a menudo ambas, además de tierras fiscales y baldías, construyó un espacio abigarrado bastante heterogéneo proclive a una discreta movilidad librepresaria, llamativa para cualquier interesado árbitro exterior: se explica entonces que la aparición de pueblos en los puertos, aunque de limitado alcance, fuera temprana y permanente - Santa Cruz, San Julián y Río Gallegos fueron, cada uno para su hinterland, razonablemente equivalentes con independencia de su valor político-, que hasta amagara la aparición de otro pueblo en la ría del Coy, y que sólo fueran perdiendo peso urbano cuando en la década del 50 comenzó a tomar vida la red caminera prescripta veinte años antes por la ley nacional de vialidad. De estos núcleos en declinación irreversible pero lenta sólo Río Gallegos habría de tener por esta época -que coincide, por otra parte, con el auge carbonero de Río Turbio- su momento de expansión y reconstrucción, totalmente ajeno al modelo moderno regional de un modo que no tiene paralelo en toda la Patagonia austral hasta la última transformación de Río Grande, que es de apenas ayer. El ritmo de este desarrollo paralelo, el fueguino y el sur-santacruceño, muestra

un pliegue razonablemente simétrico con apogeo en los últimos años de la década del 30, y la reversión que el fenómeno particular de Río Gallegos determina casi veinte años después apenas si afecta su figura -lo que sí es expresivo del dibujo es su contraste con el pliegue alusivo al Beagle; Tierra del Fuego y Santa Cruz fuertemente determinados por el auge magallánico- reciben vuelos de la comercial Aeroposta Argentina mientras el Beagle apenas innova con aserraderos de madera de baja calidad.

En el otro extremo de la Patagonia hemos relevado el bajo valle del río Negro, que nos muestra una historia propia sin embargo del todo consonante con la de la modernidad que nos ocupa: básicamente se trata de un pueblo que desde los orígenes se fue identificando con su voluntad de configuración urbana, tendencia que tanto le da unidad a través de los distintos climas históricos en que vivió como fuerza metropolitana río arriba, aunque rápidamente limitada en el 99 por la línea ferroviaria del Neuquén, que al alcanzar el valle medio bajando directamente al sudoeste desde Bahía Blanca, dejó en sus manos el valle inferior del río, donde no habría otra influencia que la suya hasta la expansión vial alrededor de 1960. Surgida como un pueblo bonaerense aislado, Carmen de Patagones copiaba alrededor de la década de 1870, con bastante éxito pero con dimensión más modesta, el modelo que para los campos porteños venían demostrando Chivilcoy o Dolores, aunque su papel social fue ya entonces mucho más independiente y protagónico: no intermediaba con el gran comercio en una campaña que comenzaba a poblarse en forma rala pero relativamente pareja, acorde con la explotación ganadera que se establecía y generalizaba, sino que siendo un puerto ultramarino con un enorme hinterland vacío o indígena -es decir, en términos de la época, colonizable- se desarrolló en una fuerte *ribera* a la vez marina y comercial. Por entonces Punta Arenas era una aldea mínima sostenida por la voluntad política del gobierno central. Patagones, sobre la que de tanto en tanto caía la negligente mirada que el gobierno argentino tenía para su enorme y teórica costa austral, había sabido por su cuenta, como pequeña factoría

colonial de Montevideo y Buenos Aires, darse el único cuerpo urbano que conociera la región: por eso hemos tenido que dibujar una curva casi recta para aludir a estos últimos treinta años del siglo en que Patagones persiste hasta que luego de 1900 la disponibilidad del negocio naviero-comercial porteño, que por entonces dominaba no sólo todo el litoral fluvial de la nación y la República Oriental sino también los mercados del Paraguay y del Mato Grosso aislado, fue reproduciendo en escala mimética ese modelo de acelerado comercio colonial que entre nosotros no fue interrumpido ni siquiera por la guerra europea. Salvo antes de ella, en que por unos años una de las compañías alemanas que por entonces disputaban febrilmente los mercados marítimos del mundo decidió tener una escala regular en Patagones, toda esta modernización colonial es enteramente secunda, o indirecta, pasada por el tamiz del Río de la Plata, rasgo invariable que sin embargo sólo se podrá ver en matices del común impacto de la modernización general. El ferrocarril que debía unirla a Bahía Blanca tardó una década en construirse, y aún así su peso sobre la relación establecida fue muy lento: habrían de pasar otros diez años antes de que su actividad portuaria desapareciera, y este final coincide al filo de la década del 30 con una dinámica ferroviaria nueva, ésta de origen fiscal, destinada a integrar el ámbito norte de la Patagonia a su centro rioplatense. En efecto, desde la década del 10 el Estado venía desarrollando un vector que atravesaba el desierto rionegrino pretendiendo alcanzar la zona fértil de la precordillera, donde se había ido instalando una colonización cosmopolita al principio venida desde Chile; su cabeza marítima era el puerto de San Antonio Oeste, por lo que Patagones había estado veinte años al margen de esta nueva línea de comercio, pero bastó que se lo prolongara hasta Viedma, en la orilla sur del río Negro, justo frente a Patagones, para que la plaza singularmente fortalecida por su desarrollo anterior encontrara en la *línea sud* -como se la llamó para distinguirla de la *línea sin* apelativos, la que la unía a Bahía Blanca- un mercado dependiente hacia el que arbitrar bastante más rico que el del bajo valle del río Negro: situada a la vez en el punto de interrupción y de sutura -

no se olvide que el primer puente ferroviario sobre el río tardó aún un par de años en inaugurarse- el comercio local supo aprovechar tanto la coyuntura del activo transbordo de mercaderías y pasajeros de orilla a orilla como su hegemonía mercante sobre una región muy vasta. Apoyada en esta nueva riqueza, Patagones intenta bardas arriba una expansión colmada de deseo urbano que, si nacía articulándose de un modo bastante complejo -considerando nuestro módico urbanismo- con el antiguo pueblo de ribera, tendía por la otra parte hacia el *terminus* del ferrocarril a través de una traza de ambicioso dibujo que no pudo llenarse, pero que es elocuente de su deseo de llegar a ser una ciudad: en el dibujo la suave curva que asciende desde el 900 hasta el 30 para describir el desarrollo de la consecuente modernización a la que aludimos más arriba es seguida de una cerrada y violenta curva que prácticamente se limita a la década del 30 y quiere referir hasta qué punto se quiso innovar en la innovación, se desplazó el centro urbano relegando el anterior costero a barrio antiguo como si, sin saberlo, aquel modelo bonaerense del siglo XIX dejara lugar ahora al de las trazas contemporáneas, reformadas y ambiciosas, de Tandil o aún de Bahía Blanca. Esta indiferencia por un legado original que por lo general se finge inexistente y que es típica del Río de la Plata -habida cuenta, claro, sólo de las zonas en que nos movemos- es del todo opuesta a lo que siempre encontramos a medida que vamos más al sur, donde la ola de modernización general tiene un aire victoriano conservador e involuntariamente conservacionista contraído directamente del comercio inglés, de la inmigración cosmopolita muy satisfecha con su tiempo o difundido por el estilo de la administración chilena, que ya bastante antes, en otros lugares y por otras vías, se había acostumbrado a acostumbrarse a él. La última modernidad del río Negro inferior, que se hizo bajo los auspicios del estilo técnico-económico vivaz y agónico que siguió a la gran crisis, declinó rápidamente de un modo regular bastante inesperado si se piensa en sus pretensiones incumplidas: sólo la conversión de la Argentina ferroviaria a una posmodernidad rútera habría de acentuar esta pendiente que hacia 1970 la pondría al nivel

singularmente bajo de zonas muchísimo menos dinámicas pero inmutables, casi, en su ya francamente arcaica modernidad. Así, en resumen, esta región que precedió a las demás en su temprano incorporarse a la civilización del siglo XIX siguió durante las tres primeras décadas del XX un desarrollo bastante paralelo a casi todas ellas gracias al peso de su presencia urbana; únicamente superada en Magallanes tuvo luego una espasmódica experiencia de remodelización notable si se sigue el ritmo de su propia curva, pero sólo un par de irregulares inflexiones si se atiende al dibujo global del plegamiento: en efecto, hacia 1935 ó 36, en el apogeo de su cumbre propia, ha conseguido adelantarse en los tiempos considerablemente con respecto a Tierra del Fuego o Santa Cruz, pero apenas si es notable su acercamiento a la regular y empinada modernización de Magallanes, que también por esos años estaba por llegar a su apogeo, es decir a su punto de inflexión, es decir al comienzo de su retraimiento.

Claro que dentro de una figura en la que lo que en Patagones había sido convulsión de algo más de una década en Magallanes son más de treinta años que abren la curva, mitigan la conciencia de reversión, hacen que un historiador puntarenense pueda llamarle “años inquietos” o “largo sosiego” -figuras aparentemente incompatibles si no fuera porque las atribuye a dos subregiones con idiosincrasia propia y privilegia en ellas significaciones diversas- porque no sólo ha estado sobre todo atento a la explosión pionera que llega aproximadamente hasta la década del 20 sino porque valoriza la posmodernidad de Magallanes, ésa a la que más que en cualquier parte las innovaciones violentas y ruptivas tardan en llegar: homogeneiza todos estos tiempos y construye con ellos una única línea ascendente que restaura la idea de progreso: a costa de conducirnos, claro, a un aspecto de la historia nacional de Chile, sustrayéndolos al de la modernización contemporánea general en el que -paradójicamente- tenían un lugar propio y casi del todo original. Magallanes, con mucho la más y mejor estudiada de todas las partes patagónicas, tiene ya su periodización que la práctica académica ha generalizado, en ella hay una “edad de oro” que coincide

con el mejor momento de la lana, antes de la brutal caída de sus precios en 1921 y luego de que a mediados de la década de 1890 la explotación hubiera alcanzado un más que considerable porte: vista retrospectivamente, esa fotografía del *hótel* de Sara Braun surgiendo desde el barro, que tomó la misión paleontológica americana casi en 1900, indujo a una constatación sin condiciones. En verdad se hizo muchísimo en los veinticinco años que siguieron, aunque en cierto modo multiplicando aquella imagen inicial: más palacios particulares surgidos de repente, extraordinarios y suntuosos; la docena de enormes casas de comercio de los que habitaban en ellos, donde el mayorista, el armador, el banquero y el asegurador -cuatro frentes urbanos para sus vastos campos- sólo fueron diferenciándose lentamente de la original ficción; después el par de ejes del comercio menor, singularmente próspero pero escaso; y luego muchas manzanas -muchas para la Patagonia- de casas prefabricadas o similares de prefabricadas, en madera y chapa, alternando por igual con barracas, talleres y abundantes baldíos -parquización somera de la plaza, algunos empedrados y tres muelles, siempre humeantes y activos pero aún precarios. No se quiere minimizar esto, que era sin limitación alguna no sólo la única verdadera ciudad al sur de Bahía Blanca o Concepción sino un sinopsis de lo más refinado de la cultura europea de preguerra en una latitud inesperada: lo que se quiere decir es que más allá de la caída de los precios de la lana esta fulgurante sinopsis contenía -y era llevada por- una onda económica que ni siquiera aquélla podía eliminar súbitamente: siguió completando un medio urbano que se arqueó en una prudencia y racionalidad inversoras, desconocidas e imposibles de requerir hasta el momento, antes de que se fuera inclinando hacia la declinación, proceso tanto más fácil y sereno de aceptar cuanto que ningún precedente de la experiencia viva llevaba a constatarlo de un modo plenamente consciente ni mucho menos trágico. Economía monoprodutora en crisis, tuvo que diversificarse, pero encontró sobre todo una recuperación de coyuntura en producir para el propio mercado regional, se fue construyendo sobre las matrices luminosas e incompletas de la edad de oro un espacio

urbano y social que al ir colmando los huecos, las discontinuidades que tenía aquél, anonadó los prestigios de la *belle époque* pero le dio una normalidad y plenitud modernas de ciudad -aunque al precio de desinternacionalizarla, de hacerla cada vez más chilena que no había conocido nunca: la municipalidad inviste y conserva la vía pública; una población media y estable llena por fin los muchos claros de la inmediata periferia céntrica, extendiendo el barrio higiénico y decente, relegando a la estricta proximidad del puerto los espacios de la mala vida: son, la mayor parte de las veces y las más modestas, casas de madera y chapa que no vienen de Liverpool, que ya no se producen casi, sino otras que sobre modelos de entonces que Magallanes ya ha hecho propios ofrecen fabricantes locales que no dejan de variarlos tanto en motivos funcionales como de ornamentación, inspirados ya en tradiciones chilenas, ya en imágenes internacionales que sugiere la prensa ilustrada - otras, las menos y más prósperas, una verdadera erupción de *petit-hôtels* en *art déco* tardío que desprecia del todo la madera, que pretende ignorar una tradición arraigada, que empero lo acepta y subsume, los que junto con la proporcionalmente enorme función del automóvil y de inmediato la industria del petróleo dan testimonio en Punta Arenas de esa última fase de la modernidad contemporánea que no nos hemos cansado de privilegiar. Aunque mucho más atenuado, este proceso es también visible en el campo, donde los caminos públicos eran en 1939 tan numerosos e importantes como para que merecieran la edición de un planeo centrado sobre ellos: en efecto, la activa navegación de cabotaje, que fue el orgullo de la primera modernidad de Magallanes, debió abandonar muchas derrotas porque el transporte vial la iba reemplazando en ciertos rumbos, y si bien las grandes estancias de los pocos dueños de la Patagonia siguieron o siguen estando allí tal como en la edad de oro la vida obrera de los frigoríficos -de su mera dependencia, antes- se ligaba ahora, sobre los neumáticos de esta segunda modernización, al clima urbano, donde mejor respira; aportando con ello a un particular momento de la historia de Chile (es la época del Frente Popular) la inquietud social que no podía faltar en esa pequeña urbe siglo XX ya normalizada y ciudadana.

Y, para finalizar, debemos recordar que este esbozo preliminar de llaves hermenéuticas proviene, como decíamos arriba, sólo de las “cinco áreas hasta ahora vistas y estudiadas”, que “no creemos que las restantes” -Neuquén, Chubut, nor-santacruceño- “puedan desmentir sino más bien matizar o fortalecer en el sentido de proveerle cuerpo”.