

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

# **La Comisión de Estudios Hidrológicos en la Patagonia Norte (1911-1914): representaciones territoriales en pugna.**

Navarro Floria, Pedro (UNCo / CONICET).

Cita:

Navarro Floria, Pedro (UNCo / CONICET). (2007). *La Comisión de Estudios Hidrológicos en la Patagonia Norte (1911-1914): representaciones territoriales en pugna. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/870>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

XI<sup>as</sup> JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA  
Tucumán, 19 al 21 de Septiembre de 2007

Ponencia

**Título: La Comisión de Estudios Hidrológicos en la Patagonia Norte (1911-1914):  
representaciones territoriales en pugna**

Mesa Temática Abierta nro. 95 “*Saberes y prácticas de representación en los procesos de formación territorial, siglos XIX-XX*”

Institución: CONICET y Universidad Nacional del Comahue<sup>1</sup>

Autor: Pedro Navarro Floria (Investigador Adjunto)

Dirección: Ameghino 1170, Q8300JQX Neuquén, Argentina

Teléfono: (54+299) 4422175

Fax: (54+299) 4490393

Correo electrónico: [pnavarro@jetband.com.ar](mailto:pnavarro@jetband.com.ar)

Los trabajos desarrollados entre 1911 y 1914 por la Comisión de Estudios Hidrológicos (CEH) dependiente del Ministerio de Obras Públicas y –casi personalmente– del ministro Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935), su vinculación con el proyecto de fomento de los Territorios Nacionales, y la acción, en ese contexto, del geólogo estadounidense Bailey Willis (1857-1949), nos permiten comprender hasta dónde llegaron los proyectos reformistas de la oligarquía liberal argentina en relación con la Patagonia Norte. Esos proyectos, expresados en la triple escritura de esta experiencia producida por Willis –el informe técnico *El Norte de la Patagonia* (1914 y 1938), la narrativa de viaje en la *Historia de la Comisión* (1943) y su versión más personal en *Un yanqui en la Patagonia* (1947)- aparecen fuertemente atravesados por la idea de que se trataba de determinar posibilidades. Como tales, esos proyectos señalaban claramente las *condiciones* necesarias para su realización, y describían los *límites* encontrados en el camino, que finalmente producirían su fracaso o retraso. De modo tal que la acción misma de la CEH constituye una experiencia de *negociación* entre distintas representaciones del progreso norpatagónico.

**El plan de fomento de Ramos Mexía para la Patagonia**

Ramos Mexía pertenecía al sector político reformista liderado por Carlos Pellegrini, que en 1900 había presentado al Congreso un proyecto –que no fue aprobado, probablemente por su enfrentamiento con Roca- para crear con el Territorio Nacional de La Pampa y parte de

---

<sup>1</sup> El presente trabajo pertenece al proyecto de investigación 04-H082 *La contribución científica a la resignificación de la Patagonia Norte (1880-1916)*, de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue.

la provincia de Buenos Aires un nuevo estado provincial, con capital en Bahía Blanca<sup>2</sup>. Ramos se desempeñó como ministro de Agricultura en 1901, proyectando una ley de tierras públicas destinada a la colonización, que tampoco fue apoyada por el presidente Roca.<sup>3</sup> A su regreso al Ministerio de Agricultura bajo la presidencia reformista de José Figueroa Alcorta (1906-1910), en 1906, Ramos presentó y defendió en el Congreso de la Nación el proyecto de la ley 5.559 de fomento de los Territorios Nacionales, aprobado en 1908 con el propósito de construir ferrocarriles estatales y colonizar tierras fiscales.<sup>4</sup> En octubre de 1907 pasó al Ministerio de Obras Públicas, pero la política de tierras pronto cambió y se detuvo la venta necesaria para la prosecución de las obras previstas en la ley 5.559.<sup>5</sup> Ramos también tuvo la iniciativa de buscar petróleo en Comodoro Rivadavia, reservando su propiedad exclusiva al Estado nacional; y tras viajar al valle del río Negro impulsó en 1909 una ley de obras de irrigación que permitió la construcción del sistema del Alto Valle de Río Negro y Neuquén.<sup>6</sup> Desde el mismo cargo contrató, finalmente, a Bailey Willis en 1910 para que formara la Comisión de Estudios Hidrológicos.

La ley 5.559 fue la primera iniciativa orgánica destinada a revertir el fracaso de la incorporación real y efectiva de la Patagonia al país, asignando al Estado rol activo, compensador de las desigualdades económicas regionales. Se proponía una mejor distribución de las tierras fiscales, colonizarlas y contrapesar con el desarrollo industrial de los Territorios Nacionales el crecimiento de la producción primaria de la Pampa Húmeda. El ambicioso plan de obras públicas, entre las cuales sobresalían los ferrocarriles estatales y las obras de regadío, generaría un círculo virtuoso: las tierras valorizadas por las vías de comunicación se pondrían en producción, y esa producción contribuiría a financiar las obras y a incrementar el valor de la tierra. Se lo puede considerar “un proyecto de gran escala comparable al canal de Suez o más recientemente a la represa de Yacyretá”<sup>7</sup>.

### **La Comisión de Estudios Hidrológicos y su contexto político**

Ramos Mexía –ministro, entonces, de Obras Públicas- entrevistó y contrató a Bailey Willis en 1910 con un doble objetivo: en lo inmediato, superar los problemas técnicos del

---

<sup>2</sup> *Pellegrini* 1941, V:397-400; Navarro Floria 2004:75-76. Sobre el reformismo liberal, v. Rock 2006:265ss; Ruffini 2006:2-4.

<sup>3</sup> Ramos Mexía 1901; 1936:201-204.

<sup>4</sup> Ramos Mexía 1908; 1936:228.

<sup>5</sup> Ramos Mexía 1936:286; 1921:121 y 131-132.

<sup>6</sup> Frondizi 1964:15-16; Sepiurka 1997:21-22; Ramos Mexía 1936:287-288, 293-297 y 360-363.

<sup>7</sup> Torres, Ciselli y Duplatt 2004:12 y 18.

ferrocarril de San Antonio al Nahuel Huapi; en lo mediato, formular un plan integral de desarrollo económico del área andina norpatagónica.

El objetivo inicial de la CEH fue “investigar las existencias de agua de los territorios en que se construían las ferrovías”<sup>8</sup>, fundándose en la experiencia similar de los Estados Unidos, pero “desde un principio se concibió que el alcance de la obra fuera más amplio”, por lo que se contrató, en enero de 1911, a un equipo de topógrafos, geólogos y estudiantes de geografía económica<sup>9</sup>. Ramos le dio plena libertad de acción y le solicitó ampliar progresivamente el alcance de los estudios: la resolución del problema de la escasez de agua dulce en San Antonio y en el primer tramo del ferrocarril al Nahuel Huapi –mediante pozos artesianos o, en su defecto, mediante el manejo del caudal del arroyo Valcheta-; el trazado definitivo del ferrocarril en su sección occidental y su prolongación hasta Chile; y el relevamiento de los recursos en la franja que atravesaba el ferrocarril y en la cordillera al norte y al sur, entre los 38° y los 44° de latitud aproximadamente –clasificación de tierras; reconocimiento de vías de comunicación; evaluación de la energía hidráulica-.

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

---

<sup>8</sup> Willis 1914a:VI.

<sup>9</sup> En nota Willis 1914a:VII se detalla la composición de la CEH y se explica que el contrato inicial de dos años se prorrogó primero hasta fines de 1913 y nuevamente en 1914. En sus memorias Willis recuerda a “un equipo selecto de jóvenes norteamericanos”: el geólogo Chester W. Washburne, el geógrafo económico Wellington D. Jones, el geólogo-explorador John Rothwell “Bill” Pemberton y los topógrafos C.L. Nelson, W.B. Lewis y Eberly (Willis 2001:60,133; cfr. Willis 1943:5-6; Willis s/f:714).

su contrato para la publicación del segundo tomo de su informe, pero cuando trabajaba en él en los Estados Unidos, en enero de 1915, recibió su cesantía.

La trayectoria de la CEH está visiblemente atravesada por la complicada situación política en la que se encontraba, por esos años, la oligarquía liberal argentina: tensionada entre sectores conservadores y reformistas, estremecida por un proceso de movilización social que no podía ignorar pero tampoco controlar, y sin lograr encontrar su lugar en un sistema de partidos que –de haberse construido– posiblemente habría dado a la Argentina una historia política más estable en el siglo XX. Los mayores problemas políticos para un trabajo científico-técnico como el de la CEH no provenían de la oposición radical o socialista, sino de las divisiones y contradicciones internas de la propia oligarquía liberal.

Algunos reflejos de esa crisis fueron las permanentes tensiones entre Ramos y la mayoría del Congreso durante, por ejemplo, los debates de la ley 5.559, o durante los trabajos de la CEH. Se manifestaban en forma de trabas burocráticas para el manejo de los fondos necesarios y presiones de la empresa británica del Ferrocarril del Sud, y se llegó al extremo de quemar los informes y mapas presentados por Willis, que afortunadamente eran sólo copias de los originales que él conservaba.<sup>10</sup> Willis interpretaba la situación como un conflicto “característico del régimen democrático” entre “la clase gobernante inteligente” representada por Ramos, “un estadista patriótico”, los “políticos elegidos por las masas no inteligentes” representados en el Congreso, “ambiciosos, vivos y de horizontes mezquinos”, y el “Imperio invisible del capital”, “paciente, resuelto” y más fuerte que los anteriores pero, a pesar de todo, necesario para el progreso. En un interesante capítulo de sus memorias<sup>11</sup>, el geólogo describe el clima político porteño y relata cómo los representantes de capitales británicos en el Congreso privaban de presupuesto al Ministerio de Obras Públicas al mismo tiempo que las empresas proponían comprar o alquilar los ferrocarriles estatales.

El episodio más ilustrativo al respecto es el examen del proyecto de ciudad industrial del Nahuel Huapi<sup>12</sup> a una comisión *ad-hoc* formada por los directores de Territorios Nacionales, de Ferrocarriles y de Irrigación. El primero apoyaba abiertamente la iniciativa, el tercero presentaba objeciones técnicas y presupuestarias y el segundo, Pablo Nogués, cuenta Willis, “me ofendía con adulaciones mientras esperaba para apuñalarme por la espalda”<sup>13</sup>. Logrados los fondos para publicar *El Norte de la Patagonia*, Willis viajó a Estados Unidos. A

---

<sup>10</sup> Willis 1943:21, 30-31 y 92-93; 2001: 75-77 y 171-172; Ramos Mexía 1913:11; Frondizi 1964:29-32 y 46; los originales en NP2:474-563.

<sup>11</sup> Willis 2001:161-165.

<sup>12</sup> NP2:221-270; el informe de la comisión a Ramos Mexía en NP2:271-290.

<sup>13</sup> Willis 2001:164.

su regreso en octubre, como ya señalamos, Ramos había sido obligado a renunciar<sup>14</sup>, pero el ministro Meyer Pellegrini, con quien Willis tuvo buena relación, prorrogó el contrato de la CEH<sup>15</sup>. Pero se produjeron dificultades adicionales por la asunción del vicepresidente De la Plaza, en febrero de 1914, en lugar del presidente Sáenz Peña -que fallecería en agosto- y el consiguiente cambio de gabinete. Los fondos inicialmente asignados a la preparación y edición del segundo tomo de *El Norte de la Patagonia* habían sido utilizados -con acuerdo superior- para los trabajos de campo del verano de 1914, y el nuevo gobierno exigía fuertes economías. El Ministerio de Obras Públicas fue encomendado nada menos que a Manuel Moyano, “un burócrata y ex director de la compañía británica de ferrocarriles, el Ferrocarril Sud”<sup>16</sup>, identificado con los intereses de esa empresa, que se oponía totalmente a la continuación del proyecto y que llegó a amenazar a Willis con encarcelarlo por no haber publicado el primer tomo. Si bien Moyano firmó el decreto de prórroga del contrato hasta fines de abril<sup>17</sup>, puso todos los obstáculos posibles para la continuación del proyecto. Sendas entrevistas con el ministro de Hacienda y con el presidente De la Plaza, en la difícil coyuntura de la muerte del presidente Sáenz Peña y del inicio de la Gran Guerra europea, sólo consiguieron salvar provisoriamente la CEH transfiriéndola a la órbita de la Dirección de Territorios Nacionales del Ministerio del Interior, pero el contrato no fue refrendado por el presidente y la preparación del segundo tomo del informe se interrumpió en enero de 1915.<sup>18</sup>

Los materiales del tomo II de *El Norte de la Patagonia* (NP2) quedaron en manos de Willis hasta que en 1938 los recuperó el Estado argentino gracias a la gestión de Exequiel Bustillo.<sup>19</sup>

---

<sup>14</sup> El conflicto entre Ramos Mexía y la mayoría parlamentaria también quedó reflejado en los diarios de sesiones: en 1912 el Senado pide interpelar a Ramos Mexía y un senador lo acusa de malversar fondos públicos (República Argentina 1912:637-643); en 1913 se aprueba un presupuesto con importantes recortes para su área (República Argentina 1913:I,181ss), pocas semanas después -en julio- Ramos renuncia, y más tarde el Congreso amplía el presupuesto a su sucesor Meyer Pellegrini (República Argentina 1913:II,1124-1125 y 1167).

<sup>15</sup> Willis 1943:101-102; Willis 2001:166; CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documento 156.

<sup>16</sup> Willis 2001:171.

<sup>17</sup> CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documento 179.

<sup>18</sup> Willis 1943:115-121; 2001:176-178. Las vicisitudes de los últimos meses de la CEH también se reflejan en la correspondencia entre Bailey Willis y Emilio Frey (CF, bibliorato 2, Comisión de Estudios Hidrológicos, documentos 210, 214, 215, 231 y 242; y bibliorato 7, Libro, documento 1): Moyano -a quien llama “el hipopótamo”- lo perseguía, Ruiz Moreno activaba en el Congreso la creación del nuevo Territorio Nacional de Los Lagos, los ministros Carbó y Ortiz -de Hacienda e Interior, respectivamente- lo apoyaban y el presidente De la Plaza se encontraba en una difícil posición mediadora. Tanto Willis como Frey confiaban en un pronto fin de la guerra y en la reanudación del proyecto, que nunca se dio. Respecto del nuevo Territorio de Los Lagos, había sido solicitada por una conferencia de gobernadores de los Territorios Nacionales realizada en 1913 (*Territorios Nacionales* 1914:189) e incluida en un proyecto de ley presentado por el Ejecutivo en septiembre de 1914 (República Argentina s/f:295-308) que nunca fue tratado por el Congreso.

<sup>19</sup> En 1938 Willis donó el original de la *Historia de la Comisión* al Museo de la Patagonia (San Carlos de Bariloche) -de donde el Ministerio de Agricultura la editó en 1943- y cedió mediante retribución el original del tomo II del informe a la Administración de Parques Nacionales (Willis 2001:179-180; NP2:4-7; Bustillo

## El estudio sistemático del Norte de la Patagonia

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

La formación intelectual y profesional que permitió a Willis producir una obra tan importante se compuso de varios factores: el amor e interés por la naturaleza transmitidos por su familia, su educación en Europa y la profunda influencia de los cuatro años que pasó bajo las órdenes del ingeniero Raphael Pumpelly al iniciarse en el Servicio Geológico de los Estados Unidos<sup>20</sup>. Willis estaba convencido de que la experiencia del rápido desarrollo material del oeste estadounidense podía reproducirse en condiciones similares en la Argentina.<sup>21</sup> Durante sus primeros años de trabajo maduró como explorador y se habituó a formar y coordinar equipos de trabajo muy autónomos y complejos por las grandes áreas que cubrían y por la heterogeneidad de sus componentes. El trabajo en equipo, combinando eficazmente los saberes científico-técnicos y empíricos, con baqueanos, pioneros y aventureros<sup>22</sup> parece haber sido una de las características salientes de la formación y de la experiencia profesional de Willis. En la Patagonia formó, para la exploración de la zona cordillerana, varios equipos autónomos y dispersos, cada uno bajo la dirección de un técnico y con su capataz y peonada, y asistidos todos logísticamente por Emilio Frey y Juan

---

1968:390-398; Frondizi 1964:51-52 y 61-62; Sepiurka 1997:53-62), donde aún hoy permanece inédito y lo hemos podido consultar.

<sup>20</sup> Willis 2001:16-18. El Servicio Geológico estadounidense había sido organizado en la década de 1880 por su segundo director, J.W. Powell, “para que abarcara todas las ramas de la ciencia e hiciera públicos los resultados a través de informes y mapas accesibles”, estableciendo, según Willis (2001:45), “una base amplia de conocimientos” antes que los “resultados obvios y prácticos” que pedían “los hombres del Congreso”, los capitalistas relacionados con los recursos madereros y mineros, los “cazadores de tierras” y “todo tipo de hombres ambiciosos que buscaban ganancias personales”. Willis trabajó en el descubrimiento y mapeo de los recursos de carga del ferrocarril Northern Pacific entre North Dakota y la costa oeste, en la búsqueda de mantos carboníferos y, en virtud de su habilidad para el dibujo, en la edición de los mapas geológicos para un futuro atlas geológico del país (Willis 2001:20-21,30-31,46).

<sup>21</sup> Willis 1943:4.

<sup>22</sup> Willis 2001:67-69; Willis 1943:6-7.

Torrentegui desde San Carlos de Bariloche. “La Comisión fue espléndidamente eficiente como un todo, a pesar de que cada grupo era tan individual como su jefe”<sup>23</sup>. Varias fotos immortalizan tanto al equipo técnico de la CEH como a los peones<sup>24</sup>.

Otro dato importante es la caracterización del perfil profesional de los topógrafos norteamericanos como “una clase especial de investigador, que no tiene igual en cuanto a su velocidad y exactitud para hacer mapas”, aptitudes desarrolladas en el Servicio Geológico como resultado de la aplicación de la “tabla plana” alemana a la demanda de una cartografía rápida para amplios espacios territoriales<sup>25</sup>, un método no incluido en la formación académica de los geólogos y diferente del método de prueba y error que presuntamente usaban los ingenieros argentinos, que no eran formados en relación con la resolución de problemas prácticos<sup>26</sup>. El método estadounidense le permitió a la Comisión resolver los problemas del abastecimiento de agua al puerto de San Antonio y al ferrocarril, del trazado de ese mismo ferrocarril al Nahuel Huapi en torno del cerro Anecón Grande sobre las curvas de nivel ya dibujadas, y el trazado ferroviario del Nahuel Huapi a Chile por el paso Cajón Negro, en territorio descrito por la Comisión de Límites chilena. Willis propuso a las autoridades del Ministerio de Agricultura argentino la formación de un servicio geológico de similares aptitudes técnicas.<sup>27</sup>

El principal resultado de ese método fue la clasificación de las tierras cordilleranas, que permitiría colonizar a la “Suiza argentina” con tres millones de “ciudadanos robustos e industriales”<sup>28</sup>. Se trataba de

“saber la cantidad de kilómetros cuadrados aptos para las ocupaciones básicas: agricultura, pastoreo y forestación; debía investigar los recorridos principales para rutas o trenes, y estimar el poder de la energía hidráulica disponible. [...] Cuando examinaba un paisaje, me resultaba natural pensar en términos de un eventual desarrollo económico. [...] Nos guiábamos por la ubicación del terreno, el crecimiento de la vegetación, la naturaleza del suelo y la accesibilidad de un área; tras clasificarla, delineábamos sus contornos en el mapa de los límites. Tras un tiempo lógico, todas figuraban en el mapa con sus medidas; los resultados fueron publicados, distrito por distrito, en el volumen *El norte de la Patagonia*.”<sup>29</sup>

La base de los proyectos posteriores e, inclusive, de la clasificación general de las tierras entendidas como recurso básico, está en una serie de descripciones generales y locales

---

<sup>23</sup> Willis 2001:133-134.

<sup>24</sup> Willis 1943: frente a pp. 10, 14, 46 y 50; 2001: entre 128 y 129.

<sup>25</sup> Willis 2001:60-61.

<sup>26</sup> Cecchetto 2007.

<sup>27</sup> NP2:360-381.

<sup>28</sup> Willis 1943:50.

<sup>29</sup> Willis 2001:132-134.



e inventarios de “riquezas” naturales, que el informe de la CEH divide entre las dos grandes áreas de las Pampas o mesetas y de los Andes, y dentro de esta segunda área –la estudiada con mayor detalle- se subdivide en diecinueve cuencas.

En la descripción de la meseta norpatagónica y la consideración de sus “riquezas e industrias”<sup>30</sup>, se destacan los recursos del suelo y la presencia de estancias ganaderas como empresas progresistas, señalándose los problemas de la sobrecarga de los campos, el despoblamiento indígena, la ocupación “desordenada y libre” de las tierras fiscales, etc.

La descripción de la zona cordillerana<sup>31</sup> repite en cada una de las secciones el esquema general que considera las tierras boscosas del oeste como destinadas a la reserva natural y el turismo, y las del este a la colonización agrícola y ganadera. Establece una correlación ecológica clara entre ambos tipos de tierras y un concepto de la conservación de los recursos más asociado al uso sustentable que a la intangibilidad. Por ejemplo, en relación con los bosques, observa el problema de los incendios, apunta la importancia de su conservación y propone la formación de una extensa reserva. Determina zonas de colonización agrícola, de pastoreo, etc.; la ubicación de vías de comunicación a lo largo y a través de la cordillera; la existencia de recursos turísticos (termas, belleza escénica, lugares para la ubicación de hoteles nacionales, etc.); y la posibilidad de construir represas reguladoras de caudales u obras hidroeléctricas. Destaca la presencia de colonos y la existencia de estancias.

En la sección que considera las riquezas de los Andes entre los 39 y los 44° sur, se destaca la idea rectora –“la idea de una comunidad industrial y su relación con las poblaciones agrícolas de la nación misma”<sup>32</sup>- de que la región contenía la posibilidad de un desarrollo industrial complementario con la producción agrícola pampeana. El concepto, derivado de una detallada comparación entre el área andina bajo análisis y Suiza, anticipaba las estrategias de sustitución de importaciones que la Argentina emprendería un cuarto de siglo después y que proponía una ruptura superadora del modelo primario-exportador entonces en vigencia. En segundo lugar, da importancia a la cuestión de la población regional<sup>33</sup>, señalando la lentitud y debilidad del proceso colonizador, la presencia de ocupantes chilenos, etc., y la posibilidad de incrementar la presencia de “elementos norte-europeos (suizos, franceses, alemanes e ingleses) y norteamericanos [...] del mismo tipo robusto, industrial e independiente que ha poblado grandes áreas de los Estados Unidos”.

---

<sup>30</sup> Willis 1914a:53-153.

<sup>31</sup> Idem:154-291.

<sup>32</sup> Idem:300.

<sup>33</sup> Idem:292-297.

Todo este estudio sistemático se proponía “determinar las diferentes clases [de tierras] según el uso económico que tengan o tuvieren en lo futuro de acuerdo con diversas condiciones de colonización y población”<sup>34</sup>. Así como en un informe preliminar se señalaba que “los estudios han comprendido todas las industrias actuales o probables del territorio”, como “todo lo relacionado a las poblaciones actuales y a las que tendrán que existir en las zonas investigadas”<sup>35</sup>, el informe final también contiene un alto grado de probabilismo. El uso económico futuro de los recursos aparece allí claramente condicionado por el proceso de poblamiento y por el desarrollo de vías de comunicación.

“Por lo tanto, una clasificación basada en las condiciones existentes diferiría considerablemente de la que se fundara sobre condiciones que existieran en una fecha futura determinada [...] que se ajustaría a una fase económica probable de la ocupación de tierras e implica la aplicación del discernimiento”.<sup>36</sup>

En consecuencia, se estimó “cuál sería el aprovechamiento económico más ventajoso dentro de treinta años”<sup>37</sup>. Ciertas condiciones naturales permanentes marcaban límites a ese pensamiento probabilista, mientras que algunas áreas –los valles y faldas inferiores- podrían desarrollarse en uno u otro sentido, dependiendo de condiciones locales: se preferiría el desarrollo agrícola de aquellas más aptas para el cultivo “por su situación, suelo y desagüe”; se clasificaron como forestales las tierras cercanas pero de poblamiento y labranza menos probable en treinta años, aunque fueran potencialmente agrícolas; y se consideraron de pastoreo prácticamente todas las demás, condición siempre subordinada al “bienestar general de la comunidad”<sup>38</sup>. “El resultado general de estos estudios ha sido el de demostrar que la cría de vacunos de raza fina y la lechería serán las industrias principales dependientes de las tierras de la región”, complementándose con las necesarias y extensas reservas forestales, instalaciones para la generación de energía hidroeléctrica y cultivos en extensiones muy limitadas.<sup>39</sup>

Entre las descripciones locales, la de la cuenca del lago Nahuel Huapi<sup>40</sup> destaca la zona como objeto de atención preferencial, se detiene en su comparación con otros lagos de Suiza, el Reino Unido y los Estados Unidos, transmite información sobre la historia local desde el siglo XVI en adelante, analiza la composición étnica de la población y, finalmente, destaca las posibilidades del extremo oriental del lago como asiento de la futura ciudad

---

<sup>34</sup> Willis 1914a:300.

<sup>35</sup> NP2:568.

<sup>36</sup> Willis 1914a:300.

<sup>37</sup> Idem:300-301.

<sup>38</sup> Idem:302.

<sup>39</sup> Idem:303.

<sup>40</sup> Idem:199-213.

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

### **El plan de desarrollo de la Provincia cordillerana**

La experiencia de Willis en la identificación y clasificación de recursos, su perspectiva comparativa con Suiza y con los territorios montañosos norteamericanos, y el proyecto de Ramos Mexía, le proporcionaron elementos para elaborar una representación amplia de la región bajo estudio. Esta visión se refleja tanto en el título de su informe *–El norte de la Patagonia–* como en el mapa general producido y en las diversas referencias a objetos del paisaje como partes de un conjunto constituido por el corredor norpatagónico, del sur de Chile al Atlántico. Las ideas de Ramos Mexía acerca del desarrollo regional y el proyecto general plasmado en la ley de Fomento de los Territorios Nacionales constituían un marco adecuado, pero los conocimientos logrados por la CEH representaban un paso adelante respecto de esas ideas básicas. La producción científico-técnica de la CEH entendida como conjunto puede dividirse, efectivamente, en subproyectos: el proyecto Valcheta, el trazado del ferrocarril al Nahuel Huapi y el proyecto Cordillera, subdividiéndose este último en el relevamiento general de vías de comunicación, clasificación de tierras y evaluación de la energía hidroeléctrica, y, en lo referente al área del Nahuel Huapi, al desarrollo turístico del Parque Nacional, a la colonización agrícola y a la ciudad industrial. El núcleo duro era, sin duda, el proyecto Cordillera. Si bien Willis siempre consideró que el área de influencia de sus trabajos era un corredor transversal del mar a la cordillera, y aún de mar a mar, incluyendo al sur de Chile en un corredor bioceánico cuyo eje era, simbólicamente, el paralelo 41°, también entendía que la concreción política del proyecto debía ser la creación de un nuevo Estado provincial identificado con la “Suiza argentina” del área cordillerana norpatagónica, las 1.300

leguas cuadradas entre el lago Huechulafquen y el río Corcovado cuyas tierras fueron clasificadas, con capital en la nueva ciudad de Nahuel Huapi. Este nuevo espacio territorial fue concebido originalmente bajo una estructura dual: de un lado el Parque Nacional destinado fundamentalmente al turismo, y del otro las tierras productivas destinadas primordialmente a la ganadería y secundariamente a la agricultura y la forestación, ambas partes articuladas por una red de vías de comunicación y por un nodo administrativo e industrial en la ciudad capital.

Resueltos el proyecto Valcheta y el trazado del ferrocarril al Nahuel Huapi, se fue configurando, por ampliaciones sucesivas del propósito inicial, un plan general de desarrollo regional. La idea compartida por Willis y Ramos de “una provincia industrial que debía enriquecer y liberar al país”<sup>41</sup> no se limitaba al desarrollo regional sino que se articulaba con un proyecto nacional superador del modelo primario-exportador vigente y se orientaba a lograr el mismo tipo de desarrollo industrial que los Estados Unidos habían iniciado medio siglo antes.

Los estudios sobre las proyectadas vías de comunicación, a diferencia de otros aspectos del plan norpatagónico, se realizaron y se conservaron en forma dispersa y relativamente desarticulada.<sup>42</sup> Sin embargo, tienen un sentido de conjunto. La síntesis de la compleja red de vías de comunicación propuesta puede visualizarse en el “Croquis del Ferrocarril de San Antonio y los proyectados ramales”<sup>43</sup>, y definitivamente en el “Mapa general del Norte de la Patagonia” que acompaña la edición de la *Historia* de la CEH. En este último se superponen dos redes de vías de comunicación: los ferrocarriles por entonces construidos y proyectados, y los caminos –sin distinguir, en este caso, los existentes de los planeados-. Los tres ferrocarriles existentes en la región norpatagónica, de norte a sur, eran el de Bahía Blanca a Zapala, el de San Antonio a Huanuluan y el de Puerto Madryn a Trelew. El primero se preveía que se prolongaría hacia el oeste, hasta un punto indeterminado. Para el segundo se diseñaron varios ramales que lo llevarían hasta Bariloche, Paso Limay, Paso Flores y Junín de los Andes, San Martín de los Andes, lagos Falkner y Correntoso, a Corral (Chile) por el paso Huahum, a La Unión (Chile) por el paso Cajón Negro, a Piedra del Águila y Neuquén, a El Bolsón, Epuyén, Fofocahuel, Leleque, Cholila, lagos Rivadavia y Futalaufquen, Esquel y San Martín (Chubut), empalmando con el ferrocarril del Chubut que se prolongaría desde la costa atlántica a la cordillera, y con el proyectado ferrocarril de Puerto

---

<sup>41</sup> Willis 1943:50.

<sup>42</sup> Idem:35-48, 61-76, mapa frente a p. 70, 83, 85-86, 89, 91; Willis 2001: 98, 108, 126-130, 135, 137-143; NP2:78-220, 456-473; Sepiurka 1997:43-46.

<sup>43</sup> Willis 1914a: frente a p. 50.

Deseado a San Martín. Las localidades de Pilcaniyeu y Fofocahuel se constituirían en nudos ferroviarios en los que se cruzarían los principales ramales norte-sur y este-oeste. Esta red se superpondría, como señalamos, con la de caminos. En el mismo mapa quedan señalados caminos secundarios, pero también algunos importantes como los de Junín de los Andes hacia el norte, hacia Villarrica (Chile) y hacia Piedra del Águila, del Nahuel Huapi hacia Neuquén, de Pilcaniyeu a Esquel pasando por Leleque –en un recorrido intermedio entre ramales ferroviarios paralelos-, y una serie de trazados que vincularían el Alto Chubut y la Colonia 16 de Octubre tanto con la cordillera más al sur como con la costa atlántica. El conjunto de las vías de comunicación proyectadas se puede sintetizar como un sistema de vinculación entre la costa y la cordillera patagónica, de la región con Chile y de las partes de la zona cordillerana entre sí. En un escrito titulado “Ferrocarriles o Caminos Reales”<sup>44</sup>, redactado por Willis en 1938 como observaciones complementarias, observa que en el cuarto de siglo transcurrido desde los estudios originales hasta entonces se habían dado cambios fundamentales en las modalidades de transporte, generándose ventajas económicas para el transporte automotor sobre caminos de construcción más fácil y económica que los ferrocarriles. Considera, entonces, que bastaría construir “caminos reales” en la zona cordillerana norpatagónica, utilizando los mismos relevamientos topográficos.

El informe *El Norte de la Patagonia* contiene una idea preliminar acerca del Parque Nacional del Sur, que proviene de la experiencia estadounidense de Willis en la creación del parque del Mount Rainier, de las primeras exploraciones y de la consideración de la zona cordillerana del Nahuel Huapi como destinada a la conservación y el turismo. El proyecto completo obra en la documentación depositada en Parques Nacionales<sup>45</sup>. El parque proyectado se componía de reservas, terrenos fiscales y fracciones particulares; se prevén expropiaciones y el mantenimiento de un mínimo de población permanente necesaria para la producción básica y el mantenimiento del parque; se invita a la ubicación de “hoteles, villas de campo y recreos de toda clase”, especialmente en las penínsulas San Pedro y Llao Llao; finalmente, se define el parque como “una zona reservada por el Estado para el placer y el bienestar de toda la población”<sup>46</sup>. Entre los materiales inéditos hay otros escritos, fundamentalmente un proyecto de ley para el parque<sup>47</sup> que proyecta su administración por el Estado nacional y su carácter democrático. El parque cumpliría así el doble propósito de conservar bajo un régimen de explotación racional los recursos naturales en general y el

---

<sup>44</sup> NP2:76-77.

<sup>45</sup> NP2:9-13.

<sup>46</sup> Willis 1914a:430.

<sup>47</sup> NP2:25-30.

bosque en particular, y de ofrecerlos para el disfrute turístico democrático del pueblo de la nación, lo que implicaría una importante intervención estatal en la creación de infraestructura y en la regulación de su funcionamiento.

Complementariamente con el Parque Nacional, el proyecto de desarrollo cordillerano contenía, como ya hemos señalado, la idea de un desarrollo industrial centrado en la futura ciudad de Nahuel Huapi. El “gran sueño” inicial del “gran patriota” Ramos Mexía consistía en

“una ciudad progresista de muchos miles de ciudadanos industrioses ocupados en las manufacturas, el comercio, la educación y los deportes, ganando prosperidad para ellos mismos y riquezas para la República de los recursos de la Cordillera, y recibiendo del medio ambiente el vigor, la inspiración necesaria para la elevación del pensamiento y de la iniciativa nacional.” (Willis 1943:96; cfr. 1914a:436)

Sería la capital de una provincia que iría desde Junín de los Andes hasta la Colonia 16 de Octubre, situada sobre un ferrocarril transcontinental y en el área del lago Nahuel Huapi. Las ideas centrales del informe de Willis a la comisión interministerial<sup>48</sup> fueron volcadas posteriormente en el final de *El Norte de la Patagonia*<sup>49</sup>. El informe contiene el mapa del lugar de la ciudad y del futuro lago Limay, dibujado por Willis, un esquema general del trazado urbano, el texto del proyecto y otros materiales complementarios. También explica las razones de fondo que llevaron a Ramos Mexía a prever un desarrollo industrial de la cordillera norpatagónica y a encargar los estudios, dadas determinadas materias primas, disponibilidad de energía hidroeléctrica y mercado consumidor en la Argentina agrícola. Si los Territorios norpatagónicos fueran destinados exclusivamente a la ganadería y la exportación, “sólo habría ocasión para el desarrollo de una población de negociantes extranjeros en el término del ferrocarril”<sup>50</sup>, idea que no era la del ministro Ramos Mexía. En el Nahuel Huapi estaban la fuente de energía, las materias primas, el clima propicio y se veía “atractiva la naturaleza para la gente vigorosa de las naciones industriales del norte”, para la producción de textiles, artículos de cuero, de madera, sustancias químicas y nitratos fertilizantes. La Argentina producía y exportaba las materias primas de buena parte de los productos manufacturados que importaba, pero el crecimiento de su mercado interno marcaba una tendencia a romper esa dependencia, sustituyendo el costoso carbón por la energía hidroeléctrica.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> NP2:222-270.

<sup>49</sup> Willis 1914a:432-442.

<sup>50</sup> NP2:226.

<sup>51</sup> Willis 1914a:438; NP2:227-228.

En el informe de la comisión interministerial al ministro Ramos Mexía<sup>52</sup>, se evalúan varios aspectos del proyecto. En cuanto a la ubicación del punto terminal del ferrocarril de San Antonio al Nahuel Huapi y la ubicación de la ciudad industrial, la comisión adopta el punto de vista de Willis, manifestando su coincidencia con “los fines patrióticos” de elaborar en origen las materias primas disponibles con el auxilio de la energía hidráulica “barata, fácil y abundante”. Sin embargo, contrapone al proyecto Segunda Angostura el proyecto original de Severini, de un dique en la Primera Angostura, que permitiría la producción de una energía menor pero apreciable, y el aprovechamiento bajo regadío del valle del Limay hasta la Segunda Angostura, en lugar de su inundación, dejando la solución definitiva sujeta a estudios futuros.

Un cuarto aspecto del proyecto de desarrollo cordillerano está constituido por el plan de colonización que Willis presentó al gobierno nacional<sup>53</sup> –que no formaba parte de los trabajos encargados a la CEH- y por sus preocupaciones acerca de la inmigración que debería encarnar ese proceso<sup>54</sup>. No desarrollaremos aquí los detalles de esta parte del proyecto para no extender excesivamente el trabajo. Solamente señalaremos que también este aspecto del proyecto dependía, para Willis, “de la confianza que el Gobierno puede inspirar”<sup>55</sup> Como es constante en el discurso de Willis, todo progreso posible se muestra condicionado a prácticas políticas tan precisamente determinadas como difíciles de lograr en el contexto del Estado argentino de esos años.

### **Conclusión: en negociación con los límites del reformismo**

Buena parte de las vías de comunicación proyectadas por la CEH se abrieron posteriormente, aunque, como lo previó Willis, no como ferrocarriles sino como caminos carreteros. El parque nacional se creó unos años después y se organizó definitivamente en la década de 1930, aunque sin el sentido democrático del proyecto original. La confrontación de los informes y diseños de Willis sobre la ciudad industrial de Nahuel Huapi con el informe de la comisión interministerial que estudió esta parte del proyecto Cordillera deja en evidencia, al menos, dos niveles de discrepancia. En un plano inferior, emergen diferencias técnicas como la que separaba los proyectos de dique en la Primera Angostura del Limay y en la Segunda. Pero en un plano superior, relativamente disimulado por la aprobación general que

---

<sup>52</sup> NP2:271-290.

<sup>53</sup> Willis 2001:128, 133, 158-159 y 180-181; NP2:43-74; Willis 1943:125-148.

<sup>54</sup> NP2:688-711; Willis 1914b; Willis 1943:149-170.

<sup>55</sup> Willis 1943:146.

los comisionados dijeron prestar a las ideas de Ramos Mexía y Willis, emerge un desacuerdo fundamental: el que distanciaba a la mayoría de la oligarquía conservadora de cualquier proyecto de desarrollo industrial que pusiera en duda el lugar que ocupaba la Argentina en la división internacional del trabajo. Un detalle que parece menor –la posibilidad de crear un nuevo Territorio Nacional, que no podía encontrar oposición en Ramos porque era una de sus ideas, y la instalación de su capital en Bariloche- desplaza el centro de gravedad del proyecto, de un asentamiento industrial –articulado con un proyecto de desarrollo nacional decididamente reformista- a una localidad administrativa y turística. La historia posterior del Nahuel Huapi y de San Carlos de Bariloche demuestran que el perfil turístico se impuso claramente por sobre el industrial.

El punto débil del proyecto de fomento de los Territorios, desde el punto de vista de las ideas de la época sobre el desarrollo económico –o al menos desde la posición mayoritaria en el Congreso-, parece haber residido en el propósito de realizar una fuerte inversión pública en los espacios recién incorporados al país, en detrimento de las zonas de más antiguo poblamiento y desarrollo. Esto le granjeó la oposición de muchos representantes parlamentarios de las Provincias, que se sumó a la oposición de los representantes de capitales ferroviarios y terratenientes privados. En los escritos de Ramos Mexía es recurrente la idea de que no logró, en sus gestiones ministeriales, romper la cadena de intereses que por entonces paralizaban la acción del Estado. La suspensión de los remates de tierras valorizadas por las obras de “fomento” de los Territorios –como el ferrocarril al Nahuel Huapi- interrumpió el financiamiento necesario para la conclusión de esas mismas obras y la consumación del plan.<sup>56</sup> Frente a los temores despertados por la situación financiera argentina entre 1912 y 1914, Ramos preveía –equivocadamente- el pronto fin de la “crisis balcánica” y defendía la posibilidad de financiar las obras con endeudamiento externo. En particular, criticaba la detención de la obra del ferrocarril al Nahuel Huapi, que carecía de sentido productivo si no llegaba a los valles cordilleranos y que en la década de 1930 llegó a Bariloche pero como ferrocarril turístico, olvidando su propósito original.<sup>57</sup>

La coyuntura nacional e internacional desfavorable no debe hacer olvidar la oposición activa, ya señalada por el mismo Willis en sus memorias y por otros autores, ejercida contra el proyecto por los intereses representativos de los capitales británicos y sus socios en la Argentina, encarnados, para este caso, en el mismo ministro de Obras Públicas Manuel Moyano.

---

<sup>56</sup> Ramos Mexía 1913:74-76; 1915:126 y 132. Cfr. Cárcano 1925:467-499.

<sup>57</sup> Ramos Mexía 1913:15-63; 1921:18-19, 131-132; 1936:232-234.



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

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

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

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

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

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

## Referencias

### 1. Materiales éditos

- BUSTILLO, Exequiel. *El despertar de Bariloche. Una estrategia patagónica*. Buenos Aires, Pardo, 1968.
- CÁRCANO, Miguel Ángel. *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810-1916*. Buenos Aires, La Facultad, 1925.
- CECCHETTO, Gabriela. Elementos para el estudio de la carrera de Ingeniero Geógrafo en la Universidad Nacional de Córdoba (1892/1922). CD-ROM *VII Congreso Argentino-Chileno de Estudios Históricos e Integración Cultural* (Salta, 25-27 abril 2007). Salta, EUNSa, 2007.
- FRONDIZI, Arturo. *Breve historia de un yanqui que proyectó industrializar la Patagonia (1911-1914). Bailey Willis y la segunda conquista del desierto*. Buenos Aires, Cen, 1964.
- NAVARRO FLORIA, Pedro. La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862-1904. *Quinto Sol* (Santa Rosa), 7 (2004), 61-91.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. Ley de tierras públicas. *Revista de Derecho, Historia y Letras* (Buenos Aires), X (1901), 206-215 y 367-376.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Veinte meses de administración en el Ministerio de Agricultura*. Buenos Aires, La Agricultura Nacional, 1908.

- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Un plan de obras públicas y de finanzas para la República Argentina*. Buenos Aires, Librería Nacional J. Lajouane y Cía., 1913.
- [RAMOS MEXÍA, Ezequiel] Política agraria en la presidencia Sáenz Peña. *Revista de Ciencias Económicas* (Buenos Aires), III:27 (septiembre 1915), 125-132.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *La colonización oficial y la distribución de las tierras públicas*. Buenos Aires, Ferrari, 1921.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel. *Mis memorias 1853-1935*. Buenos Aires, La Facultad, 1936.
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1912. Tomo I, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1912.
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1913. Tomo I, Sesiones ordinarias y Tomo II, Sesiones ordinarias*. Buenos Aires, El Comercio, 1913.
- [REPÚBLICA ARGENTINA] CONGRESO NACIONAL. *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores, Año 1914. Sesiones ordinarias y extraordinarias*. Buenos Aires, s/f.
- ROCK, David. *La construcción del Estado y los movimientos políticos en la Argentina, 1860-1916*. Buenos Aires, Prometeo, 2006.
- RUFFINI, Martha. Los reformistas liberales y la Patagonia. Progreso e integración económica en el pensamiento de Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935). CD-ROM *Historia de la Patagonia. 2das Jornadas*. Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 2006.
- SEPIURKA, Sergio D. *Sueños de Cordillera*. Esquel, Editorial Esquel, 1997.
- TORRES, Susana, Graciela CISELLI y Adrián DUPLATT. *Historia de un ferrocarril patagónico. De Puerto Deseado a Las Heras (1909-1944)*. Buenos Aires, Dunken, 2004.
- WILLIS, Bailey. *El Norte de la Patagonia. Naturaleza y riquezas. Tomo I. Estudio de los elementos del tráfico del ferrocarril nacional de fomento desde Puerto San Antonio hasta el lago Nahuel Huapi y sus ramales dentro de la cordillera hasta su extensión internacional con término en Valdivia en Chile. Texto y mapas por la Comisión de Estudios Hidrológicos*. New York, Scribner Press, 1914. [1914a]
- WILLIS, Bailey. The Physical Basis of the Argentine Nation. *The Journal of Race Development*, 4:4 (april 1914). [1914b]
- WILLIS, Bailey. Forty-first Parallel Survey of Argentina. Étude faite à la XIIe Session du Congrès Géologique International, s/f.
- WILLIS, Bailey. *Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas – 1911-1914*. Buenos Aires, Ministerio de Agricultura, 1943.
- WILLIS, Bailey. *Un yanqui en la Patagonia*. Buenos Aires, Sudamericana, 2001.

## 2. Materiales inéditos<sup>i</sup>

Secretaría de Turismo de la Nación. Administración de Parques Nacionales. Biblioteca y Centro de Documentación “Perito Francisco P. Moreno” (Buenos Aires). Caja Bailey Willis, *El Norte de la Patagonia*, tomo II (citado como NP2).

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

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

---

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