

6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios

“La Historia de los puertos, las ciudades y las regiones: Espacio y Territorio, Política, Economía, Sociedad, Cultura y Relaciones Internacionales”

Rosario 20 y 21, de agosto de 2015

À la recherche du port perdu: el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la bahía Blanca

Gustavo Chaliar

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur.

“Por los rieles va el vagón y en su techo la luna
hasta que llega a la punta del muelle y se cae
al mar...”

Sergio Raimondi: “Pietro Gori&Cicerón&Percy Shelley, Ingeniero White, 1901”, en *Poesía civil* (2001)

Palabras liminares

Este trabajo pretende indagar hasta dónde la dificultad de conseguir una salida al mar en su extremo sur fue uno de los factores que impidió al ferrocarril francés Rosario Puerto Belgrano¹ competir en un plano de igualdad con el capital ferroportuario británico instalado en la bahía Blanca.

Sobre este tema, existe muy poca bibliografía previa en la que apoyarse. Sin pretender ser exhaustivo y en líneas generales, diremos que, si bien el ferrocarril ha sido muy atractivo y cuenta con una gran tradición historiográfica, sin embargo precisamente el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano ha sido muy poco estudiado. Salvo las siempre estimulantes reflexiones de Andrés Regalsky que desde el punto de vista financiero lo subsume dentro del conjunto de inversiones francesas, cabe mencionar escasos trabajos sobre el particular que encontramos en revistas y blogs de asociaciones y aficionados al ferrocarril, que muchas veces desde la nostalgia, realizan una ímproba labor de rescate de la memoria ferroviaria: dentro de este conjunto, merece destacarse un par de

¹ Puerto Belgrano es el nombre que detenta desde la década de 1820 un amplio fondeadero natural sito en la bahía Blanca, en homenaje al bergantín de guerra *Gral. Belgrano* que fue el primero en explorarlo en enero de 1825. Allí el estado nacional decidió en 1896 instalar el llamado Puerto Militar (Base Naval de Puerto Belgrano desde 1922). Posteriormente, en 1912 empezó a construirse en Puerto Belgrano el denominado Puerto de Arroyo Pareja (hoy Rosales)

artículos de Daniel Cazenave en la revista *Todo Trenes*, que realizan una rápida síntesis de la línea que nos ocupa. En lo atinente a lo portuario, hay mucha menos producción. Que conozca, la única que intentó estudiar los puertos argentinos en forma integral fue Silvia Lázzaro, hace tres décadas; luego, la mayor parte de los trabajos están asociados al puerto de Buenos Aires. Acerca de los muelles que tocaba nuestro ferrocarril, el resultado es dispar. Sobre Rosario, existen entre otros los estudios ya clásicos de J.J. Gschwind y fundamentalmente de Oscar Ensink y más acá en el tiempo, los de Miguel Ángel De Marco y su equipo. Mucha menos fortuna hay con el complejo portuario de la bahía Blanca. El puerto militar es el que ha merecido más estudios, por parte historiadores navales. El de Ingeniero White ha merecido estudios desde la economía (véase, por ejemplo, la obra del mencionado Ortiz) y la geografía, pero tradicionalmente se ha rehuido de su análisis diacrónico. Desde la Universidad del Sur, en los últimos veinte años tímidamente se han realizado algunos pocos estudios, fundamentalmente los de Adriana Rodríguez y los de Natalia Fanduzzi, esta última rescatando el trabajo de los obreros. Desde una perspectiva más antropológica, el Museo del Puerto de Ingeniero White realiza una fantástica labor, aunque pocas veces materializada en textos. Sobre el área de Punta Alta, desde hace poco más de una década el Archivo Histórico Municipal viene estudiando de forma más o menos sistemática Puerto Rosales. Por fin el tema de la historia de las conexiones entre ferrocarriles y puertos ha sido abordado de forma sistemática por Elena Salerno, pero refiriéndose más que nada a los ferrocarriles del estado.

El presente trabajo, entonces, debe ser visto como un intento por engrosar esta bibliografía poniendo el foco de atención entre las relaciones puerto-hinterland a través del ferrocarril. Generado en el seno del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, sus conclusiones distan de ser definitivas y están sometidas a revisión en tanto surja nueva documentación o se sugieran otros modos de leer y pensar los textos.

Un tren entre Rosario y Puerto Belgrano

En 1902 un consorcio francés integrado la metalúrgica Schneider et Cie., la constructora Hersent y los bancos Bénard et Jarislowsky y Crédit Mobilier como financistas, conformó la Compagnie du Port de Rosario, que ganó la concesión para mejorar y explotar el puerto de Rosario, sobre el río Paraná. En 1904 se habilitaban las obras portuarias en forma provisoria y al año siguiente, de manera definitiva².

² Cfr. ENSINK , Oscar: *Historia del Puerto de Rosario*, Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario,1979, p.124

En Rosario y su puerto devino el principal centro de exportación de cereales, pues era eje de un vasto hinterland en el corazón agrícola de la Argentina. El grupo empresario que lo había construido y lo explotaba aventuró entonces extender su negocio hacia el sur, hacia el extremo austral bonaerense, a fin de unir dos grandes terminales cerealeras, cuyo futuro era más que promisorio y a las que por la época, no se les veía techo alguno. Así lo expresó, años después, Adrien Bénard, uno de los dueños del banco Bénard et Jarislowsky y a la sazón presidente de la compañía del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano:

“Puerto Belgrano, situado sobre el Océano Atlántico, está aproximadamente a 30 kilómetros antes del puerto de Bahía Blanca. Su situación es muy preferible, pues su acceso es más fácil, y las aguas más profundas permiten la entrada a naves de 10.000 a 12.000 toneladas.

Bahía Blanca, que no existía por así decirlo, hace diez años, es ahora el tercer puerto de la República y su tonelaje de exportación iguala casi ya al de Buenos Aires.

De acuerdo a todos los exportadores, Bahía Blanca y Puerto Belgrano están llamados a un gran desarrollo.

Nuestra línea posee, entonces, esta ventaja muy grande sobre las líneas inglesas, de tener en cada extremo, como terminal, un gran puerto, Rosario y Puerto Belgrano.”³

Ignoro los pormenores de la formación del negocio, pues no aún no he tenido acceso a los fondos documentales de la empresa.⁴ Por lo tanto, solamente puede conjeturarse acerca de la relación comercial que unía a cada uno de los actores que confluían en la formación de la sociedad ferroviaria. Sin embargo, el relato tradicional deja expuesta la red de vínculos financieros, por lo que es el que aquí seguiré.

La ley N° 4279 del 14 de diciembre de 1903 adjudicó a Diego de Alvear el derecho de construir y explotar una línea ferroviaria que, partiendo del puerto de Rosario, terminara en Puerto Belgrano, según trazado que aprobase el Poder Ejecutivo. La ley N° 4336 del 31 de agosto de 1904 concedió una prórroga de los plazos acordados por la normativa anterior para la firma del contrato de construcción, el que se aprobó por Decreto el 1° de marzo de 1905. Los planos de la línea fueron aceptados favorablemente el 20 de septiembre de 1906⁵.

³ COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO- BELGRANO: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 10 de agosto 1908, p. 9, (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

⁴ Estos fondos fueron depositados por los entonces propietarios, Compagnie financière de Suez y la Union parisienne en el CAMT (Centre des Archives du Monde du Travail), en Roubaix, Francia. Figuran en catálogo de ese reservorio como *Compagnie du chemin de fer de Rosario à Puerto-Belgrano et Société financière Rosario-Puerto-Belgrano*, bajo el número de catálogo N° 103 AQ 409-483

⁵ Cfr. BARRÈS, Francisco: *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas. 1857-1944*, Bs. As. , s/e, 1945, p. 53

Alvear se asoció con el financista franco-argentino Otto Sebastián Bemberg, y el 22 de septiembre de 1906, constituyeron en París una sociedad anónima, la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano. Alvear cedió a la Sociedad todos sus derechos de construcción y explotación de la mencionada vía férrea. Bemberg aportó sus trabajos preparatorios, como así también “el beneficio de los estudios y acuerdos realizados en vista de asegurar la concesión a la Sociedad”⁶. Operador financiero de la sociedad fue la banca Bénard et Jarislowsky, que ya hacía lo propio con la sociedad que administraba el puerto de Rosario.

Al nucleamiento societario inicial (Alvear, Bemberg, Bénard et Jarislowsky) se agregaron muy pronto los concursos de importantísimas empresas como los bancos Société Générale y Paribas y la constructora Hersent y la metalúrgica Batignolles.

La duración de la sociedad fue estipulada en noventa y nueve años, con un capital inicial de 15 millones de francos, dividido en sesenta mil acciones de 250 francos cada una. La financiación de las inversiones francesas se basaron en la colocación de obligaciones entre el público. Los títulos eran de interés fijo y sin derecho a voto, lo cual les aseguraba a los grupos capitalistas el control accionario de las compañías movilizandando un mínimo de fondos propios. Por eso se imponía hacer atractiva la inversión de los dineros de los ahorristas en el negocio de la línea de Rosario a Puerto Belgrano.

El trazado de la línea

El tendido de las vías a través de las llanuras rara vez presentaban obras de ingeniería de la magnitud requerida por la línea Rosario-Puerto Belgrano, dados los muchos cruces ferroviarios y la naturaleza del terreno, pródigo en cursos de agua de diverso tamaño. Existían a lo largo de la línea treinta y tres puentes de longitud variada, allí donde las vías debían salvar las de otras compañías, cuyo largo total era de 857 metros. Asimismo había cuarenta y cuatro puentes que cruzaban ríos, que totalizan 271 metros en su tendido, además del más largo de ellos: el del Sauce Grande, con armazón de hierro y 266 m. de extensión y que hoy todavía puede verse en todo su esplendor.⁷

Las vías comenzaron a tenderse en 1906, prolongándose los trabajos por cuatro años. Los primeros tramos se terminaron en 1908, autorizándose a efectuar los primeros transportes provisionales de carga el 6 de febrero de 1909. Partiendo de Punta Alta y de Rosario al mismo

⁶ COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO- BELGRANO: *Rapport à MM. les Créanciers de la Liquidation judiciaire de la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto- Belgrano*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1917 p. 4

⁷ Sobre aspectos de la construcción de este ferrocarril, véase CHALIER, Gustavo: “Capitaux français dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano”, en *Revue d'histoire des chemins de fer*, N° 45, 2011-2012, pp. 35-56

tiempo, los rieles se encontraron en Huanguelén en 1910. El 19 de diciembre de 1910, la línea fue habilitada en forma provisoria y librada al servicio definitivo en 1912⁸. Punta de riel fue la estación Almirante Solier, en Punta Alta

La orientación norte-sur y el hecho de ser uno de los pocos ferrocarriles que no convergen en Buenos Aires hicieron que el de Rosario-Puerto Belgrano presentara un trazado característico en el contexto ferroviario argentino.⁹

El dibujo de sus vías sobre el mapa revelaba un propósito claro y audaz: quitar a las compañías británicas el tráfico del oeste y sur bonaerense, que se dirigía, como único y lógico destino, al puerto de la capital de la república. Para ello, cortaba transversalmente las vías británicas.
10

La particularidad del trazado del ferrocarril francés era que cualquiera de sus estaciones quedaba más cerca de las terminales de Rosario o de Bahía Blanca que de Buenos Aires. Teóricamente, sacar la producción por cualquiera de estos dos puertos implicaba, para el chacarero de la región, una merma en los costos de flete.

Pero lejos de beneficiarla, el diseño perjudicó la línea. Los cruces redujeron, de hecho, el área de influencia prevista a la cuarta parte, mientras que las compañías rivales establecieron pronto tarifas de competencia que pudieron compensar la mayor distancia existente de Buenos Aires respecto de las terminales francesas. En efecto, el área servida por el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano era hasta un décimo de la del Ferrocarril del Sud, incluso en el hinterland natural de Bahía Blanca. Allí el área sembrada vinculada con la compañía inglesa sumaba, para la campaña 1927-1928, fue de 3.525.476 hectáreas, mientras que la de la vía francesa era apenas de 327.341

El Rosario-Puerto Belgrano era, por la naturaleza de las regiones que atravesaba, un ferrocarril eminentemente frumentario. El cuadro siguiente muestra que el rubro “cereales” ocupaba la mayor parte de las cargas despachadas entre 1912 y 1928. El relativamente exiguo renglón del rubro “varios” reflejaría el bajo nivel de poblamiento de las zonas servidas por la línea. En efecto, en todos sus 800 km., si se exceptúa a Rosario, únicamente Coronel Suárez, Coronel Pringles y Punta

⁸ Cfr. BARRÈS, Francisco: op.cit., p.55

⁹ No obstante su particularidad, el trazado distaba de ser original. Era prácticamente un calco (con ligeras variaciones) de la solicitud realizada en agosto de 1902 por James G. Killey y Cía. para tender un ferrocarril de trocha angosta entre Bahía Blanca y Rosario y que no logró interesados en invertir. Cfr. REGALSKY, Andrés: “Antecedentes de la Ley Mitre. Competencia e intervención estatal en la región pampeana a comienzos del siglo XX”, en Jorge SCHVARZER, Andrés REGALSKY y Teresita GÓMEZ (comps.): *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857-1940)*, Buenos Aires, UBA, 2007, p. 137.

¹⁰ Vale introducir aquí, aunque más no sea de manera tangencial, el concepto enunciado por el geógrafo brasileño Milton Santos de “guerra de lugares” (Cfr. *A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*, São Paulo, Hucitec, 1996), metáfora que le sirve para caracterizar la manera en que los espacios se traban en combate para preservar y reforzar a expensas de otros, su productividad. Sobre las matizaciones de este concepto, ver GÓMEZ LENDE, Sebastián: “Guerra de lugares en argentina: perspectivas de análisis y ejemplos empíricos”, en *Revista Universitaria de Geografía*, Vol. 19, Departamento de Geografía y Turismo, UNS, 2010. Éste es un concepto a partir del cual es menester reflexionar para el caso que nos ocupa.

Alta, al sur de la línea, eran poblados de alguna importancia, pero ninguno de ellos superaba las 10.000 almas. El resto de la traza, pasaba por parajes desolados y las estaciones estaban prácticamente en medio del campo. De allí que el tráfico no fuese el esperado y sólo alcanzara para cubrir el 60% de los gastos derivados de la explotación del ramal.¹¹

Carga despachada por el Ferrocarril Rosario-P. Belgrano entre 1912 y 1928 (en miles de toneladas)

Rubro/Año	1912	1914	1916	1928
Cereales	244	424	542	565.9
Ganado	14	56	43	83.5
Forestal	4.	3.	5.	3.4
Agroindustria	2.	7.	10	5.5
Varios	13	10	27	34.5
Totales	283	518	643	705.1

(Adaptado de Regalsky, Andrés: "Las compañías francesas de ferrocarriles y su repercusión en el desarrollo regional de Santa Fe y Buenos Aires, 1880-1930", p.201)

Al igual que otras compañías francesas, fomentó la expansión agrícola alentando proyectos de colonización y ofreciendo modos más expeditivos y baratos de transporte de granos. Sin embargo, pese a los esfuerzos, el rinde agrícola de las tierras servidas por el ferrocarril al sur de la línea, con ser fértiles, no llegaba a los niveles de las ubicadas en las cercanías de Rosario.¹²

Otro gran problema de la línea lo constituyó la demora en la concreción del puerto terminal sobre aguas la bahía Blanca, que dejó, por mucho tiempo, al sistema desnivelado.

Un ferrocarril en busca de un puerto

A principios del siglo XX, el Estado argentino decidió montar un sitio de embarque comercial en la Base Naval de Puerto Belgrano. Su intención era aprovechar las bondades del sitio en cuanto fondeadero seguro y poder controlar los despachos en una zona dominada por el capital privado británico. La resolución fue resistida por el diversos actores sociales de Bahía Blanca: los comerciantes íntimamente deseaban romper con el monopolio del ferrocarril británico, pero su temor

¹¹ Cfr. FERNÁNDEZ, M. Inés: *Inversiones Francesas en la Argentina 1880 - 1920.*, Buenos Aires, Biblos, 1999, pp. 85 y 86.

¹² Un análisis irónico de la situación de la sociedad, en BROMBERGER, H.-A.: *Les chemins de fer exotiques*, Paris, Moniteur Économique et Financier, 1913, pp. 82 y ss.

era que la concreción de un puerto exitoso a 30 Km. de la ciudad pudiera aumentar desmesuradamente los fletes o hacer surgir un polo económico y demográfico rival que terminaría con la hegemonía que Bahía Blanca comenzaba a detentar en la zona (por ello, paradójicamente, su prédica contra la construcción de un complejo portuario en cercanías del pueblo de Punta Alta resultó, a la postre, funcional al capital inglés). Tampoco parte de la Armada veía con buenos ojos la asociación de actividades comerciales y militares en un solo punto.¹³

El fracaso del sitio comercial dentro de la dársena militar, vino de perillas los capitalistas franceses. Las autoridades aceptaron la solicitud de Diego de Alvear para el mejoramiento del sitio comercial en Puerto Militar, construyendo un muelle que era indispensable para la línea férrea que, desde su nombre, tenía como meta el arribo a Puerto Belgrano.

Pero había un problema: el tal Puerto Belgrano era tan sólo un nombre en el mapa, una posibilidad de aguas hondas que era menester concretar. El 29 de septiembre de 1906 Alvear obtuvo la concesión para construir un muelle de 300 metros de longitud en Puerto Militar.¹⁴ Las obras del llamado Muelle C¹⁵ fueron adjudicadas a Hersent et Frères. La construcción de este muelle era, para el ferrocarril francés “*el complemento indispensable de la línea.*”¹⁶

Ubicado en el antepuerto, contaba con todos los servicios inherentes a la función, pero lo exiguo de sus dimensiones conspiró para que sea verdaderamente útil a los intereses del Ferrocarril. En virtud del contrato, el gobierno se reservaba el derecho de expropiación, previa indemnización, cuando las obras estuviesen terminadas. En 1911 se dieron por concluidas las obras y el Estado hizo lugar a la opción de expropiación. Tras varios entredichos, el Muelle C fue cedido al estado en 1914, quien negoció con la sociedad una suculenta indemnización, que fue pagada en bonos en 1918 y sirvió para enjugar parcialmente el déficit de la compañía ferroviaria¹⁷.

¹³ Cfr. CHALIER, Gustavo: “Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano”, en Victoria CAÑETE, Florencia RISPOLI, Laura RUOCCO y Gonzalo YURKIEVICH (compiladores): *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, pp. 43-54. El almirante Atilio Barilari, a la sazón Jefe del Arsenal de Puerto Militar, en un reportaje al diario *La Razón* reproducido por una revista bahiense, fue muy enfático al decir: “- No le extrañe mayormente- empezó diciendo el señor Barilari- mi opinión de marino. Si patrióticamente deseo que en cada costa, en cada playa de la República haya puertos comerciales, **con criterio técnico no son muy agradables estas promiscuidades del guinche que carga á la vez cañones y fardos de lanas**” (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 22 de Abril de 1905, p 13,[subrayado en el artículo])

¹⁴ Cfr. CHALIER, Gustavo: “Inversiones francesas para el sudoeste bonaerense”, en *Todo es Historia*, N° 441, Buenos Aires, abril de 2004, pp.30-38

¹⁵ En la época, era conocido como “Muelle de la Francesa” y, actualmente, “Muelle Charlie”.

¹⁶ *Rapport à MM. les Créanciers de la Liquidation judiciaire de la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto-Belgrano*, p. 5

¹⁷ Cfr. PIGNATARO, Miguel Ángel (comp.): *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina.1910-1945*, Tomo VII, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1993, p. 149

Entre tanto, la cuestión de la salida al mar, vital a los intereses comerciales de la Compañía, se intentó resolver mediante empalmes con las vías del Ferrocarril del Sud desde Almirante Solier¹⁸. El primero de ellos se realizó en 1913 y unía la estación francesa con la del Ferrocarril del Sud en Punta Alta, accediendo así en forma indirecta a White. El otro, fue en 1922 cuando el Rosario Puerto Belgrano extendió sus vías a Bahía Blanca y gestionó el acceso directo al puerto de Ing.White a través de un empalme con el FCS de 3,6 km para el servicio exclusivo de cargas.¹⁹

A la sazón, y prosiguiendo su política, el Estado Nacional venía realizando estudios para la erección de un importante puerto de aguas profundas en Puerto Belgrano. Pero la crónica falta de recursos determinó que se volcase a adjudicar la obra, en 1908, al ingeniero Abel J. Pagnard²⁰, vinculado con la constructora Hersent. Asociado con la poderosa Régie Générale des Travaux Publics (responsable de ingentes trabajos en Indochina) Pagnard consiguió el concurso de varias empresas. El 27 julio de 1911 (días después del aviso del Estado a la empresa del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano de expropiar el Muelle C), el Poder Ejecutivo y el ingeniero Abel J. Pagnard firmaron el contrato para la construcción del puerto de Arroyo Pareja.²¹ El 13 de septiembre de ese año, Pagnard transfirió definitivamente su concesión (haciendo uso del derecho estipulado en el artículo 19 de la ley respectiva) a la Régie Générale²².

En París, el 23 enero de 1912 quedó constituida la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca, filial de la Régie, con sede social en el número 6 de la rue de la Madeleine. Conforme a lo estipulado, Pagnard ejerció oficialmente, de ahí en más, su puesto de ingeniero consultor.

El Consejo de Administración de la flamante sociedad estaba conformado por algunas de las más relevantes personalidades vinculadas al negocio portuario.

Como presidente, se desempeñaba el ingeniero Adolphe Guérard, inspector de Puentes y Caminos.

Vicepresidente era J. de Lapisse, presidente del banco Crédit Mobilier.

Luego, los miembros eran: Georges Hersent, presidente de la Compañía del Puerto de Rosario; Ernest Genty, inspector general de Puentes y Caminos; el barón F. de Portalis, en Buenos

¹⁸ Cfr. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO- BELGRANO: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 15 de marzo de 1913 , p.5 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

¹⁹ Cfr. GUERREIRO, Héctor: *Los ferrocarriles en Bahía Blanca*, vol. 2, Bahía Blanca, Ed. del autor, 2011, p.194. Ver también: Oficina de Ajustes de Ferrocarril: *Manual de estaciones, empalmes e intercambios*, Buenos Aires, Peuser, 1925, p. 180

²⁰ Una biografía de Pagnard en CHALIER, Gustavo: "L'ingénieur Abel Julien Pagnard.Un centralien à Punta Alta (Argentine)", en *Centraliens*, N° 620, julio-agosto 2012, pp. 58-60

²¹ Cfr. *Álbum de Punta Alta 1816-9 de julio-1919*, p. 23

²² Cfr. *The Review of the River Plate*, 4 de agosto de 1911, p. 295

Aires; A. de Biedermann, ingeniero en Artes y Manufacturas y J-B. Merier, ex alumno de la École Polytechnique.²³

La formación de este Consejo de Administración es extremadamente interesante porque ofrece pistas acerca de las alianzas comerciales, financieras y técnicas que sustentaban este proyecto.

El presidente del Consejo, M. Guérard, fue ingeniero jefe del puerto de Marsella. Durante finales del siglo XIX y principios del XX fue ingeniero consejero de la Sociedad Batignolles y como tal, trabajó en Valparaíso; también desarrolló labores en el puerto de Pernambuco. Tan grande fue su notoriedad que gobiernos u otras compañías le encargaron trabajos en Uruguay, Panamá y Santa Fé (Argentina)²⁴.

En cuanto a Ernest Genty, al igual que todos estos ingenieros, había participado en varias sociedades europeas vinculadas a puertos, ferrocarriles o servicios públicos: en 1895 presidió el directorio de la Société générale belge d'entreprises électriques²⁵; hacia 1912, era presidente del consejo de administración de la Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien.²⁶

Entonces, tenían intereses en la Compagnie du Port Commercial, además de la Régie, la Maison Hersent y Batignoles: una alianza poderosísima en lo técnico y en lo empresario, que reproduce, con el banco Crédit Mobilier, casi los mismos accionistas que la Comagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano.

El llamado Puerto de Arroyo Pareja, por el paraje en que estaba emplazado, prometía ser el mala mayor terminal cerealera de América del Sur. Pero desinteligencias en el seno de la empresa, las presiones del capital inglés instalado en el cercano Ingeniero White y fundamentalmente el estallido de la I Guerra Mundial conspiraron contra el proyecto.

Esos cuatro años de lucha encarnizada comprometió seriamente el flujo de mercaderías y dinero a ambos lados del Atlántico. En esta coyuntura, claro está, las inversiones extranjeras se retrajeron, afectando sobremanera a países como la Argentina que habían basado su desarrollo en este tipo de inversiones y en el comercio exterior. Los capitales franceses no fueron la excepción y cesó su brillante ciclo de expansión:

“La Primera Guerra Mundial rompió netamente el movimiento. No solamente hizo perder a las empresas numerosos e importantes mercados - el Imperio Otomano, Rusia y una amplia parte de

²³ Cfr. PARK-BARJOT, RANG-RI: *La société de construction des Batignolles: Des origines à la première Guerre mondiale (1846-1914)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005, pp. 372 y ss.

²⁴ Cfr. CENTRE DES ARCHIVES DU MONDE DU TRAVAIL. *Répertoire. Société de construction des Batignolles*.89 AQ.Historique

²⁵ Cfr. BITSCH, Marie-Thérèse: *La Belgique entre la France et l'Allemagne, 1905-1914*, BITSCH, Marie-Thérèse: *La Belgique entre la France et l'Allemagne, 1905-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p.187

²⁶ ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES (FRANCE). COMMISSION DES ANNALES: *Annales des ponts et chaussées: Partie administrative*, Volúmen 2, Paris, A. Dumas, 1912, p.34

América Latina -, sino que arruinó la posición financiera internacional de Francia. Entrada en la era del “imperialismo del pobre”, la industria francesa de obras públicas no llegó a reconquistar las posiciones perdidas, a pesar de éxitos no desdeñables, en Polonia por ejemplo.”²⁷

Ante tal coyuntura internacional, las obras en Arroyo Pareja quedaron suspendidas en agosto de 1914. Ante esa coyuntura que desbarataba sus planes, el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano buscó desesperadamente mejorar su posición. A principios de 1915, llegó a arrendar por seis meses el Muelle C, aún cuando el año anterior la Marina había desmantelado sus galpones y medios de elevación. Mientras tanto, la Compañía del Puerto negociaba con el Estado la modificación de la ley de concesión, que lo obligaba a realizar un conjunto de obras que ya no tenían sentido en esa coyuntura. La tan anhelada norma legal finalmente fue sancionada el 23 de agosto de 1917 con el número 10242. En el artículo 1º se expresaba claramente:

“Decláranse suspendidos los términos establecidos por los artículos 1 y 8 de la ley número 5574, de fecha 21 de septiembre de 1908, desde el día 11 de agosto de 1914 hasta que, a juicio del poder ejecutivo, se halla normalizado la situación financiera, alterada por la guerra europea; a cuyo efecto el poder ejecutivo hará en oportunidad la declaración correspondiente. Concédese además una prórroga de cinco años de los expresados términos a contar de la fecha de esta declaración”

Es decir, se revisaban los planos presentados oportunamente por Pagnard, volviéndolos acordes con la situación internacional imperante. El artículo 2º de la ley expresaba taxativamente:

“Autorízase a la empresa concesionaria, Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano), para construir y poner en explotación en el término de un año trescientos metros útiles de murallón de atraque, de acuerdo con el plano general de la primera sección de las obras, aprobado por el poder ejecutivo por decreto de cinco de diciembre de 1912, con sus correspondientes vías férreas de servicio, grúas, un depósito, instalación eléctrica, de luz y de fuerza, edificio para la aduana, subprefectura marítima y de administración del puerto, vía férrea de unión con los ferrocarriles que lleguen a Puerto Militar, servicios de agua potable, calzadas y todas las demás instalaciones necesarias para la buena explotación de los trescientos metros de murallón.

Esta autorización no afecta la subsistencia y el vigor de las cláusulas de la ley número 5574, que empezarán a regir desde el vencimiento de la prórroga acordada”²⁸

²⁷ BARJOT, Dominique: “La grande entreprise française de Travaux Publics (1883-1974)”, en *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, Volúmen 29, N° 29, 1991,p.49

Ante estas exigencias, la compañía portuaria estuvo en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto y en 1919 se habilitaron los trescientos metros de muelle.²⁹

Entonces el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano tomó dos decisiones empresarias vitales: el gerenciamiento de las obras portuarias (lo cual concretó en 1921) y la prolongación de su ramal desde Almirante Solier hasta Bahía Blanca, con la intención de estimular el tráfico de personas y mercaderías. Acerca de la oportunidad de contar con una salida a la mar efectiva, los directivos del ferrocarril francés expresaron:

“La Sociedad Francesa del Puerto Comercial de Bahía Blanca, de la cual hemos hablado en informes anteriores, ha librado al servicio público, en el corriente ejercicio, el nuevo puerto de Puerto Belgrano [sic], que está situado a la entrada de la bahía de Bahía Blanca [sic], al lado de nuestro antiguo muelle de Puerto Militar.

Este puerto, que se encuentra, por así decir sobre nuestra línea, puesto que se conecta por un empalme de aproximadamente 1.500 metros en proximidad de nuestra estación de Almirante Solier, nos ofrece entonces desde ahora una nueva facilidad para la explotación de cereales de nuestra zona del Sur. Le hemos señalado que en virtud de un acuerdo con la sociedad del Puerto comercial, es nuestra Compañía que asegura el gerenciamiento de ese puerto de Puerto Belgrano [sic] por cuenta exclusiva de dicha sociedad, lo cual presenta para nosotros la ventaja de realizar una coordinación perfecta entre el servicio del puerto y el del ferrocarril, no gravando a nuestra Compañía de ninguna carga financiera”.³⁰

No obstante, ésta tampoco demostró ser la solución al problema. Con un tamaño modesto y conectado al hinterland únicamente por la vía del Rosario- Puerto Belgrano, el funcionamiento de Arroyo Pareja no pudo ser más que raquítico. Aún en su esplendor en la década de 1930, no absorbió más que el 5% (unas 100 mil toneladas en 1932) de la carga despachada por el sistema portuario de Bahía Blanca³¹.

²⁸ REPÚBLICA ARGENTINA. H. SENADO DE LA NACIÓN: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924, p.362

²⁹ Sobre este puerto, vide CHALIER, Gustavo: “El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX”, en *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. XIII, 2012, pp. 155-177

³⁰ COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO- BELGRANO: *Rapport du Conseil d’Administration. Assemblée Générale Ordinaire* 20 de diciembre de 1922, p. 5 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

³¹ Cfr. REP. ARGENTINA MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*

Lo exiguo de estos números se explican por varios factores concomitantes: primero, como ya se ha dicho, el puerto se hallaba incompleto, lo que atentaba contra su operatividad. Faltaban realizarse seiscientos metros que acercaría el murallón de atraque al canal principal de acceso y las obras hidráulicas necesarias para asegurar que el muelle no embacase. De este modo, se aseguraría su uso por buques de gran calado en toda época. Pero esto estaba lejos de ocurrir y esos trescientos metros de muelles, amén de su poca capacidad para el atraque, desaprovechaban la ventaja especial de la proximidad al canal. Por otro lado, la línea que servía al puerto era la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano que, según se ha visto, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía aportar muy poca cantidad de cereales al puerto, el que por otra parte, era lo que éste permitía absorber. Se daba, pues, una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país. Pero, y esto se debe destacar, estas obras de ampliación sólo eran posibles si el movimiento portuario llegaba al medio millón de toneladas, de acuerdo al artículo 3º de la ley de concesión, que estaba aún vigente. Esta sobreestimación inicial de las capacidades de Arroyo Pareja constituyó, a la postre, una nueva traba (esta vez legal) que impidió su crecimiento. De este modo, el puerto no pudo servir como plataforma de despegue al tren y éste, por lo tanto, tampoco sirvió al engrandecimiento de aquel. El círculo vicioso se cerraba.

Conclusiones provisionales

Como señaló Ricardo Ortiz “ un ferrocarril sin puertos era más ineficaz que sin locomotoras”³². El aserto del ingeniero y economista en el caso del Rosario Puerto Belgrano, se verifica al menos en el segmento meridional de la línea.

Si bien el estado actual de los conocimientos no permiten cuantificar el grado de responsabilidad que tuvo la debilidad de su salida al mar, lo cierto es que el trazado de la vía férrea adolecía de defectos serios inherentes a su construcción que hicieron de él un negocio altamente deficitario: la carencia de ramales, los numerosos cruces con compañías rivales que hubo que salvar con puentes que encarecieron su construcción, el paso por zonas de poca población y bajo rinde relativo, sumado a una serie de vacilantes decisiones empresariales, constituyeron una combinación fatal para el éxito del negocio.

³² ORTIZ, Ricardo: *Historia económica de la Argentina*, Tomo 1, Buenos Aires, Plus Ultra, 1971, p. 636

Por otro lado, también el escaso rendimiento del ferrocarril no ayudó al despegue del puerto de Arroyo Pareja, lo que confirma la íntima relación que existe entre vías y muelles.

Los puertos, debe recordarse, son tan solo un eslabón dentro de la cadena de suministros. Su integración funcional con sus fuentes de carga, traspasa las relaciones puramente marítimo-portuarias trascendiendo a la relación puerto-hinterland. La interrelación del ferrocarril con otros tipos de transporte, permite el desarrollo de redes de suministro a través de centros de carga regional que le dan sustento al puerto y conectividad a las economías regionales.

Asimismo todo este asunto nos recuerda que hasta los más brillantes negocios en los papeles deben verificarse en la práctica y que, como dijo Horacio, “Indignor, quandoque bonus dormitat Homerus ...”³³

Archivos consultados

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Centre des Archives du Monde du Travail (<http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>)

Fuentes editas

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE ROSARIO A PUERTO-BELGRANO: *Rapport du Liquidateur Judiciaire à MM. les Créanciers. Projet de Concordat*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1917

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE ROSARIO A PUERTO-BELGRANO: *Rapports du Conseil d'Administration. Assemblées Générales 1908-1923*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1908-1923

³³ Q. HORACIO FLACO: *Ars Poetica*, 359

ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES (FRANCE). COMMISSION DES ANNALES: *Annales des ponts et chaussées: Partie administrative*, Volúmen 2, Paris, A. Dumas, 1912

OFICINA DE AJUSTES DE FERROCARRIL: *Manual de estaciones, empalmes e intercambios*, Buenos Aires, Peuser, 1925

PIGNATARO, Miguel Ángel (comp.): *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina.1910-1945*, Tomo VII, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1993

REP. ARGENTINA. H. SENADO DE LA NACIÓN: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924

REP.ARGENTINA MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932* (mecnografiada)

Periódicos y revistas

Álbum de Punta Alta 1816-9 de julio-1919, Punta Alta, Nueva Época, 1919

Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, Bahía Blanca

The Review of the River Plate, Buenos Aires

Bibliografía

BARJOT, Dominique: “La grande entreprise française de Travaux Publics (1883-1974)”, en *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, Volúmen 29, N° 29, 1991

BARRÈS, Francisco: *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas. 1857-1944*, Bs. As. , s/e, 1945

BITSCH, Marie-Thérèse: *La Belgique entre la France et l'Allemagne, 1905-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1994

BROMBERGER, H.-A.: *Les chemins de fer exotiques*, Paris, Moniteur Économique et Financier, 1913

CHALIER, Gustavo: “Capitales français dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano”, en *Revue d'histoire des chemins de fer*, N° 45, 2011-2012, pp. 35-56

CHALIER, Gustavo: “El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX”, en *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIII, 2012, pp. 155-177

CHALIER, Gustavo: “Inversiones francesas para el sudoeste bonaerense”, en *Todo es Historia*, N° 441, Buenos Aires, abril de 2004, pp.30-38

CHALIER, Gustavo: “L'ingénieur Abel Julien Pagnard.Un centralien à Punta Alta (Argentine)”, en *Centraliens*, N° 620, julio-agosto 2012, pp. 58-60

CHALIER, Gustavo: “Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano”, en Victoria CAÑETE, Florencia RISPOLI, Laura RUOCCO y Gonzalo YURKIEVICH (compiladores): *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, pp. 43-54.

ENSINK, Oscar: *Historia del Puerto de Rosario*, Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario,1979

FERNÁNDEZ, M. Inés: *Inversiones Francesas en la Argentina 1880 - 1920.*, Buenos Aires, Biblos, 1999

GÓMEZ LENDE, Sebastián: “Guerra de lugares en argentina: perspectivas de análisis y ejemplos empíricos”, en *Revista Universitaria de Geografía*, Vol. 19, Departamento de Geografía y Turismo, UNS, 2010

GUERREIRO, Héctor: *Los ferrocarriles en Bahía Blanca*, vol. 2, Bahía Blanca, Ed. del autor, 2011

ORTIZ, Ricardo: *Historia económica de la Argentina*, Tomo 1, Buenos Aires, Plus Ultra, 1971

PARK-BARJOT, RANG-RI: *La société de construction des Batignolles: Des origines à la première Guerre mondiale (1846-1914)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005

REGALSKY, Andrés: "Las compañías francesas de ferrocarriles y su repercusión en el desarrollo regional de Santa Fe y Buenos Aires, 1880-1930", en Carlos MARICHAL (coord.): *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, México, FCE, 1995, pp. 193-213.

REGALSKY, Andrés: “Antecedentes de la Ley Mitre. Competencia e intervención estatal en la región pampeana a comienzos del siglo XX”, en Jorge SCHVARZER, Andrés REGALSKY y Teresita GÓMEZ (comps.): *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857-1940)*, Buenos Aires, UBA, 2007, pp. 123-151

SANTOS, Milton: *A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*, São Paulo, Hucitec, 1996