

X Jornadas de Investigadores en Historia, Departamento de Historia/Centro de Estudios Históricos de la UNMdP, Universidad Nacional de Mar del Plata, noviembre 2014

Chalier, Gustavo

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta/Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur

Eje temático: 3- Economía y sociedad: producción, intercambios y actores

Título: Un puerto poco conocido en la bahía Blanca: el puerto comercial de Arroyo Pareja, apuesta del capital francés en el sudoeste bonaerense (1900-1939)

Palabras clave: puertos- capital francés- economía agroexportadora

De los propósitos del trabajo

Este trabajo contará una historia, la de un puerto del sur bonaerense, en aguas de la bahía Blanca: Puerto Rosales, antiguamente llamado Arroyo Pareja. También propone aportar elementos tendientes a la comprensión del intento del capital francés de construir un espacio económico y un circuito productivo de la región a principios del siglo XX. Asimismo procura ser una contribución a la escasa bibliografía producida sobre este tema. La erección de un puerto requiere algo más que un sólido plan de ingeniería; las posibilidades económicas de la región y el entramado de intereses políticos y económicos en juego hacen que esta empresa desborde los límites de lo meramente técnico

La investigación que sustenta esta ponencia se viene desarrollando en el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta¹ y forma parte de la labor de rescate y valoración del pasado que efectúa este organismo.

La bahía de los puertos

Cuando la poetisa bahiense Berta de Lejarraga (1952) publicó su libro de sonetos *Ciudad de siete puertos*, no imaginaba que inauguraba, a la par que un epíteto perenne para Bahía Blanca, un equívoco que trasciende la mera licencia poética.

Siete puertos, ha dicho doña Berta, tiene la ciudad. La cifra, mágica en sí misma, ha sido objeto de prolija cuenta por los exégetas bahienses. Desde el fondo de la bahía, se engarzan: Puerto Cuatrerros o Sansinena; Puerto Galván; Puerto de Ingeniero White; Puerto Nacional (pegadito al de Ing. White); Base Naval; Puerto Comercial en el antepuerto de la Base Naval (el Muelle C, que dejó de funcionar como tal en 1911); Puerto de Arroyo Pareja (hoy Puerto Rosales). Pero si la cifra se presta a equívocos y

¹ La ciudad de Punta Alta (61.000 habitantes), se halla en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Surgió en 1898 en torno a las vías de ferrocarril, como asentamiento de los obreros que trabajaron en la construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano. Su Archivo Histórico Municipal fue creado en 1999. Tiene por objetivos resguardar, preservar y difundir su acervo documental, con actividades que van más allá de la guarda, ordenación, clasificación, preservación y difusión del material. Desde su seno se generan investigaciones sobre temas de la historia puntaltense y programas de difusión permanente: cursos de capacitación para docentes, edición de libros, CD roms y una revista semestral de distribución gratuita, además de colaboración en medios gráficos y en emisiones radiales y televisivas locales (www.archivodepunta.com.ar)

confusiones (¿debe considerarse puerto al Muelle C, apenas un sitio comercial de una empresa ferroviaria dentro de la Base Naval? ¿El Muelle Nacional debe separarse del puerto de White?), decir que Bahía Blanca tiene jurisdicción sobre todos esos puertos es cuanto menos extremo de libertad artística.

En realidad, y por extraño que parezca, la ciudad de Bahía Blanca no tiene ningún puerto. No es una ciudad costera, sino que se ubica a unos kilómetros de la costa de la ría de la bahía homónima. Ya lo advirtió una comisión de ingenieros franceses que, como se verá más adelante, en 1901 estudiaron las posibilidades portuarias de la región:

“La ciudad de Bahía Blanca, denominada “La ciudad de los puertos”, no tiene puertos; ella está situada a más de cinco kilómetros del mar; el puerto que le es más cercano es el de “Ingeniero White”, que la Compañía del Ferrocarril del Sud ha construido para el servicio de sus vías férreas... (Kunkler, 1901, p. 2)

Entonces, es mejor hablar de la zona portuaria de la bahía Blanca, como espacio geográfico. Compuesta por el conjunto antedicho de instalaciones alineadas a lo largo de 25 kilómetros, está ubicada sobre la costa norte de la bahía.

Actualmente, casi la totalidad del complejo portuario está bajo la jurisdicción del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, que se extiende hasta la boca de la bahía.

Quedan excluidos del control del CGPBB Puerto Rosales (cuya administración es responsabilidad de la provincia de Buenos Aires) y la Base Naval. Ambos están ubicados en el fondeadero llamado Puerto Belgrano y en el partido de Coronel Rosales, cuya cabecera es Punta Alta.

Los ingleses de Bahía Blanca

Pese a las ventajas reconocidas por Puerto Belgrano para acoger instalaciones portuarias (gran superficie, profundidad natural de 30 pies, facilidad de acceso), el primer asentamiento urbano no surgió allí, sino en que fue ubicado en el fondo de la bahía. La llamada Fortaleza Protectora Argentina, un puesto de avanzada contra los aborígenes, fue fundada en 1828 y es germen de la actual ciudad de Bahía

Blanca. Sin duda la abundancia de agua potable que brindaba el arroyo Napostá fue un aliciente para la elección del sitio. Pese a que se había señalado el lugar para la construcción de un puerto (Puerto de la Esperanza) desde el mismo día de la fundación de la Fortaleza, durante casi medio siglo no pasó de ser un muelle precario en la desembocadura del Napostá. El primer verdadero (y a la postre principal) puerto bahiense, Ingeniero White, fue construido por la compañía británica *Ferrocarril del Sud* en 1885. Simple muelle de hierro en sus comienzos, bastó para construir en su torno un creciente imperio, que impulsó a la compañía y la ciudad. A partir de él, la compañía inglesa comenzó a edificar su monopolio portuario en el sudoeste bonaerense: sucesivamente tomó el control de puertos de otras compañías ferrocarrileras británicas, lindantes con White. De este modo ajustó una suerte de red que atrapaba al comercio local, y lo recargaba con elevados costes a cambio de servicios no siempre eficientes. (Chalier, 2009)

El resquemor a que se construyeran otros puertos rivales movió al *Ferrocarril del Sud*, a partir de 1900, a mejorar y ampliar sus instalaciones, pero sin poder absorber, sin embargo, la creciente actividad comercial y productiva de la región. Pero fue precisamente en los albores del siglo XX cuando el *Ferrocarril del Sud* sufrió el más serio reto a sus intereses.

El primer antecedente: el proyecto Godio

Puerto Belgrano, adyacente a la actual ciudad de Punta Alta, fue objeto de varios proyectos privados que no se concretaron. El principal, a causa del estudio hidrográfico que generó, fue el que tuvo por concesionario a Guglielmo Godio². Al principio, Godio actuó en carácter de representante de la *Sociedad A. Linck* en Europa, dueña de una concesión para la instalación de un puerto en el fondeadero³. Intentó acercar fondos para sus patrones convenciendo a bancos y financistas, pero sin éxito. Cuando la concesión Linck cayó, aprovechó el entramado de relaciones obtenidas para presentar su propio

² Godio era un abogado, poeta, explorador, periodista y aventurero italiano vinculado a la colonización de tierras en la Argentina y conocido en círculos de poder europeos y americanos. Sobre su pintoresca y su actuación en Bahía Blanca, véase Chalier, 2010a.

³ La *Sociedad Augusto Linck y Cía*, dedicada al comercio de exportación e importación, solicitó y obtuvo en 1889 una concesión para erigir y explotar un puerto en la bahía Blanca, que estaría ubicado al este de Ingeniero White, muy próximo a la Base Naval que a la sazón se estaba levantando en Puerto Belgrano. El proyecto fue encargado al ingeniero holandés Juan Abel Waldorp, responsable del puerto de Ensenada. Como casi siempre ocurría en estos casos, los plazos fijados por la concesión caducaron al no hallarse fácilmente financistas dispuestos a invertir en el negocio

proyecto portuario. El 15 de noviembre de 1900, la ley N° 3964 le otorgó una concesión para construir un puerto comercial de ultramar en la bahía Blanca.

En 1901 se anunció que había conseguido sellar un acuerdo con un sindicato de empresas francesas, que tomaría a su cargo las obras, aunque no se formaría oficialmente la compañía hasta tanto no se rinda un informe técnico completo acerca de las posibilidades concretas de ejecución de la obra.

En octubre de ese año se designó una comisión técnica a cargo de los ingenieros franceses Kunkler, Delavigne y Coulon. Tal como menciona *The Review of the River Plate*, el jefe de la misión de estudios, Louis Victor Kunkler, había participado en las obras del puerto de Burdeos, que realizó la constructora *Hersent et Fils* (1901, septiembre 21, p.457)

El informe técnico de la misión de estudios fue presentado en Buenos Aires el 11 de diciembre de 1901. Su análisis es en extremo interesante, ya que ofrece una idea de la magnitud del proyecto, además de mencionar las bondades del sitio designado para su concreción. La exigua profundidad de Ingeniero White imponía la construcción de un nuevo conjunto portuario moderno acorde a esas exigencias. Insiste el informe que *“En los términos de la ley de concesión, el nuevo puerto comercial debe ser construido en la bahía de Bahía Blanca [sic], en Puerto Belgrano.”* A favor de la afirmación, se detallan las bondades del paraje escogido, sobre el llamado arroyo Pareja:

“Ningún punto de la costa argentina podía ser mejor elegido, pues, desde el punto de vista marítimo, Puerto Belgrano presenta ventajas inapreciables. Se encuentran aguas profundas, en comunicación libre y fácil con el Océano Atlántico, accesible, en cualquier marea, a los más grandes navíos; las corrientes no son ni peligrosas ni molestas para la navegación y los vientos, por más que soplen a veces con violencia, no toman jamás el carácter de tempestades o huracanes” (Kunkler, 1901, p. 2)

En el final de su presentación, la comisión de estudios aclara que

“Está entre las miras de la Compañía del Puerto comercial activar la colonización, interesándose en el poblamiento de las zonas atravesadas por los ferrocarriles concedidos y ofreciendo, además, a los trabajadores ventajas que facilitarán su existencia. Al efecto se

construirán en las principales estaciones vastos galpones que recibirán en depósito cereales, lanas, cueros, etc.; los adelantos en especies podrán hacerse a una tasa muy moderada para los propietarios de esas mercancías; se realizará de este modo esa unión del capital con la mano de obra que es la fuente de todo progreso” (Kunkler, 1901, p. 16)

Entonces, el proyecto era algo más que la construcción de muelles ribereños a Puerto Belgrano: era la idea de un vasto plan de colonización y desarrollo económico, de un conjunto ferropuertoario, de una vasta red que, confluyendo en Arroyo Pareja, extraería la riqueza del sur del continente, incluso mediante la construcción de un ferrocarril trasandino hacia Chile.

Este gigantesco plan, contra lo que se podría suponer, no contó con el apoyo del sector comercial de Bahía Blanca. Así, se puede leer en el diario *El Porteño*:

“...hoy vemos surgir por el mismo arte de encantamiento un proyecto de puerto monumental en la desierta playa de Puerto Belgrano, con sus secciones para buques de ultramar y de cabotaje y ligado con líneas férreas que abarcarán no sólo una extensa zona del sur de la provincia sino [sic] también algunos territorios nacionales. [...]

Pero dando como una realidad lo anticipado por el telégrafo, surge entonces un problema digno de ser estudiado detenidamente, por cuanto afecta al presente y futuro de Bahía Blanca, desde el momento que el proyecto Godio inutiliza al puerto actual y tiende a formar un nuevo centro de población destinado á detener el impulso de la ciudad actual, donde radican valiosísimos intereses particulares [...]

Los intereses que compromete el proyecto Godio no son transitorios ni insignificantes, y si bien es justo alentar toda obra llamada á influir en el progreso del país, también lo es, y mucho más, impulsar el desenvolvimiento de los centros de población existentes con medios propios de vida, lejos de condenarlos á la ruina que como consecuencia obligada traería la formación de un centro rival á poca distancia y con iguales medios.

[...] Sigamos con atención el desarrollo de los sucesos y no descuidemos ningún detalle si no queremos ser vencidos. El pueblo debe ponerse de pié, preparado á la lucha á la primera seña. Su propio interés le marcará el derrotero.” (1900, abril, p. 1)

El temor que trasunta el artículo era comprensible. La creación de un nuevo foco poblacional y comercial en derredor del puerto de Arroyo Pareja, hubiese significado la pérdida de peso relativo de Bahía Blanca y el perjuicio consiguiente para la rica burguesía comercial que allí vivía, sólidamente instalada y sin competencia. Por lo tanto, las acciones directas de este grupo social no tardaron en hacerse públicas. Por esa misma época, los comerciantes bahienses se expidieron por nota a favor de la realización de un muelle comercial contiguo a Ingeniero White, desestimando el plan de Godio:

“El puerto no puede ser mejor elegido, no sólo cerca de esta ciudad, sinó en toda la Bahía y responde admirablemente á las necesidades de la navegación y á las del comercio de la inmensa región que tiene su centro natural en este punto [...]

No hay entonces conveniencia alguna para este comercio y menos para la explotación de nuestros productos, que se cambie el fondeadero mercante y se construya en otro punto lindero con el puerto militar y afuera de esta ciudad treinta kilómetros, un puerto comercial, como el que se pretende por la propuesta del Señor Godio, que además de un mayor recargo de fletes terrestres, tendrá el grave inconveniente de ser un verdadero peligro para las instalaciones, depósitos de materiales y buques de guerra fondeados y amarrados en sus diques por su proximidad con este puerto y no menos para los intereses comerciales ahí reconcentrados que no estarían al abrigo de las emergencias de una guerra exterior y un ataque probable a su puerto militar y comercial [...]

No es pues, presumible, que se pueda consentir la construcción de un puerto comercial en ese punto, linderos con el primero, perjudicando con él tantos intereses nacionales y económicos de esta vasta región y de esta ciudad ya creada por las corrientes naturales y el propio esfuerzo de sus quince mil habitantes actuales [...]”(La Nueva Provincia,1900, julio 20 p., 1)

Como puede leerse en este fragmento, los intereses comerciales bahienses estaban sólidamente establecidos y se vuelve sobre el temor del desplazamiento de las actividades a Arroyo Pareja, tildando al proyecto Godio de inútil e inconveniente.

Aunque la concesión Godio cayó por falta de fondos, la importancia de este proyecto radica en ser el inicio de la irrupción del capital francés a la zona de la bahía Blanca en un área sensible de la economía local, como lo era el sistema portuario. Señaló asimismo dos líneas que serían constantes de las inversiones francesas de la zona: la elección del área de Puerto Belgrano, más específicamente la desembocadura del arroyo Pareja para la erección de un gran puerto comercial; y el trazado de un ferrocarril que, partiendo de ese muelle, vaya al área agrícola santafesina que experimentaba por esos años un *boom* económico y productivo (Chalier, 2004).

Un Puerto Comercial en el Puerto Militar

El fracaso de Godio hizo que el Estado decidiera montar un sitio de embarque comercial en la Base Naval. En febrero de 1904 se promulgó la ley autorizando las obras de acondicionamiento comercial del Puerto Militar, a cargo del ingeniero Federico Beltami. El sitio (un simple rectángulo de 200 m. por 600 m., aislado del resto del arsenal naval por un alambre tejido perimetral) comenzó a operar en agosto de ese año (R. Argentina, 1905, p. 1609). La resolución fue resistida, al igual que el proyecto de Godio, por el *Ferrocarril del Sud* y su inmenso *lobby* y por los mismos comerciantes bahienses perjudicados por éste. Los comerciantes de Bahía Blanca terminaron por invocar las mismas razones que esgrimieron para desacreditar el proyecto Godio; aunque, hay que reconocerlo, el propósito del gobierno adolecía de serias fallas técnicas, como no contar con sitio adecuado para atraque de buques mercantes y la asociación de actividades comerciales y militares en un solo punto. Pero también, paralelamente, criticaron duramente al gobierno por no tener en claro su política de obras de interés público en la región y no haber destinado la partida suficiente para la concreción del proyecto en su totalidad. Si bien su deseo íntimo era romper con el monopolio del ferrocarril británico, su temor consistía en 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 de Punta Alta resultó, a la postre, funcional al capital inglés. Tampoco parte de la Armada veía con buenos ojos lo que el almirante Atilio Barilari llamó "*estas promiscuidades del guinche que carga a la vez cañones y fardos de lana*" (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 1905, abril 22, p. 13). Si bien se realizaron algunos embarques, lo cierto es que el sitio (carente de espacio y comodidades suficientes) nunca contó con la suficiente inyección de recursos por parte del Estado y su funcionamiento fue precario.

Vías y puerto: El Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano

Puerto Belgrano formó parte esencial de un proyecto ferroportuario con características particulares. A principios de siglo, el *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* se construyó siguiendo un proyecto diferente y particular que lo transformó en especialmente peculiar para el sistema ferroviario de la época (Chalier, 2011/12). El ramal fue concesionado en diciembre de 1903 (ley N° 4279). El 22 de septiembre de 1906 quedó constituida la *Compagnie de Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano*, con la participación de importantes capitales franceses (además de Alvear, el financista Otto Bemberg, los bancos *Paribas*, *Bénard et Jarislowsky* y *Société Générale*, la constructora *Hersent*, etc.). Los rieles comenzaron a tenderse en 1908 y la línea fue inaugurada a fines de 1910.

La construcción de un muelle en las aguas de la bahía, en el área de Puerto Belgrano, era, para el ferrocarril francés "*el complemento indispensable de la línea.*" (*Compagnie du chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano*, 1917, p. 5) En efecto, para la empresa ferrocarrilera este era un punto de fundamental importancia y la *raison d'être* de la compañía: la unión de los dos puertos frumentarios más importantes de la Argentina de ese entonces.

Que la intención desde el origen era la construcción de un puerto propio en el sector específico de Puerto Belgrano (y no, más genéricamente, en Bahía Blanca, como se decía en ese entonces) está dada ya por el nombre mismo de la compañía ferroviaria. Y ponía sobre el tapete la cuestión de la erección de un sitio portuario alternativo al existente, de origen inglés.

Se negoció y se obtuvo del gobierno nacional el permiso para establecer un muelle comercial en Puerto Militar el 29 de septiembre de 1906.

El contrato firmado el 4 de junio de 1907 entre el Estado argentino la empresa francesa fijó la duración del acuerdo en cuarenta años a partir del momento en que la explotación del muelle fuese autorizada por el gobierno. Los derechos percibidos por la Compañía debían ser objeto de una tarifa especial aprobada por el Ejecutivo. Las obras estuvieron a cargo de la casa constructora *Hersent*, quien firmó contrato con la compañía ferroviaria el 12 de mayo de 1908.

Es así como se inició la construcción, en 1908, de un muelle en el antepuerto del Puerto Militar: el llamado Muelle C. Fue dotado de todos los servicios inherentes a la función, pero lo exiguo de sus dimensiones conspiró para que sea verdaderamente útil a los intereses del Ferrocarril. Durante los años que funcionó, se lo conoció en la zona como "el muelle de la francesa". En virtud del contrato, el gobierno se reservaba el derecho de expropiación, previa indemnización, cuando las obras estuviesen terminadas, lo que hizo en 1911, desmantelando casi enseguida las instalaciones de carga y depósito de mercadería. Más que una salida efectiva al mar, la construcción del muelle parece que fue una maniobra desesperada del ferrocarril para cobrar la indemnización y resarcirse de este modo del rojo de los balances. Por otra parte, la cláusula de embargo respondió sin dudas a presiones de la Armada, que había mirado poco favorablemente las instalaciones mercantiles en el seno mismo de una base militar.

Arroyo Pareja, el puerto de Pagnard

El ingeniero Abel Julien Pagnard (Changé, departamento de Mayenne, 1859- Buenos Aires, 1913) gozaba de una vasta experiencia en la construcción portuaria. Llegó a la Argentina en 1902 como representante de *Hersent et Fils* en la construcción del puerto de Rosario. Desvinculado laboralmente de sus patrones, con los que mantuvo una excelente relación personal, integró la comisión oficial que en 1905 realizó estudios para el establecimiento de un puerto de aguas profundas en la bahía Blanca. Pagnard utilizó como base para su propio proyecto estos estudios y lo presentó al Estado. El 15 de septiembre de 1908, la ley N° 5574 otorgó la concesión por setenta años al ingeniero francés quien, luego de varias prórrogas, constituyó en París el 23 de enero de 1912 la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca*. En dicha sociedad, de la que Pagnard era ingeniero consultor y director de obras del

puerto, formaban parte las constructoras *Régie Générale de Travaux Publics, Hersent et Frères* y varios directivos del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (Chalier, 2010b) ⁴.

El plano general del Puerto Comercial de Bahía Blanca presentado en el Ministerio de Obras Públicas, da cuenta de la magnitud del proyecto. El complejo, sobre la margen oeste del arroyo Pareja, constaría de más de cinco mil metros de muelles útiles y alcanzaría al canal de acceso al puerto. Sobre su lado occidental, una serie de muelles sucesivos que adoptaban la forma de un peine estarían dotados de silos y elevadores. Una dársena de marea serviría para compensar las pleamares y bajamares, manteniendo constante el nivel del agua (mediante un sistema de esclusas) de la dársena de flotación. El complejo además tendría varaderos y dársena de maniobras junto al arroyo; y un gran dique de carena, además de depósitos de carbón y numerosos ramales ferroviarios que servirían a la escollera y a cada uno de los muelles que daban a la dársena de flotación. Asimismo estaban previstas varias obras complementarias, amén del equipamiento completo de la obra (galpones, usina eléctrica), el dragado del arroyo Pareja, canalizaciones para agua potable y un relleno de unión entre el terraplén a construirse detrás del muelle y la tierra firme. Un colosal conjunto que se proyectaba como el mayor puerto de aguas profundas de América del Sur.

Los trabajos preliminares comenzaron a principios de 1912. Pagnard introdujo técnicas de construcción novedosas para la zona. Así, por ejemplo, hizo uso de un carro automático de su invención, que servía para el transporte de materiales y que ya fuera ensayado con éxito en los trabajos portuarios de Amberes y Rosario (Chalier, 2004). El sistema constructivo de cajones empleado para edificar el Puerto Comercial en 1912 había sido utilizado por *Hersent et Frères* en el Muelle C. No obstante, la escala con la que se utilizó en Arroyo Pareja hizo que el sistema cobrara allí excepcional relevancia. Los cajones en cuestión servían como fundación para asentar la futura infraestructura portuaria y ganar terreno al mar.

⁴ Los fondos documentales de la compañía portuaria fueron depositados por el grupo SPIE S.A. (Grupo Schneider) en el CAMT (Centre des Archives du Monde du Travail), en Roubaix, Francia. Figuran en catálogo como “Archives de la Société de Construction des Batignolles- Compagnie du Port de Bahia Blanca-Puerto Belgrano” N° 89AQ1472. Dichos documentos son de propiedad privada y no son comunicables salvo expresa autorización de SPIE S.A

El Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano y Arroyo Pareja

La inopinada muerte de Pagnard en noviembre de 1913 y el estallido de la I Guerra Mundial fueron duros golpes para la iniciativa francesa. El flujo de capitales cesó casi por completo, durante la contienda europea (Barjot, 1995). Luego de finalizada, inconvenientes técnicos y problemas con el personal retrasaron las obras. Tras haber obtenido sucesivas prórrogas por parte del gobierno, la *Compañía del Puerto Comercial* no pudo concluir ni siquiera la primera sección prevista de un kilómetro de muelles. A fines de 1918 se habilitaron sólo trescientos metros, que son los que hasta hoy constituyen la base del puerto.

En esta coyuntura es cuando el *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* tomó dos decisiones empresarias vitales para sus intereses y supervivencia: la prolongación de su ramal desde Punta Alta hasta Bahía Blanca, con la intención de estimular el tráfico de personas y mercaderías y el gerenciamiento de las obras portuarias (lo cual concretó en 1921). Acerca de la oportunidad de contar con una salida al mar, 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.” (Compagnie du chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano 1923, p. 5)

La salida estatal

Pero tampoco así se logró completar el proyecto Pagnard. En el transcurso de 1922, el diputado bahiense Mario Guido presentó sendos proyectos de ley referentes al establecimiento de un puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca. Era el propósito que sea el Estado y no compañías privadas el que controle un área tan sensible del comercio exterior. En los considerandos de su propuesta, el diputado Guido advertía:

“Hace muchos años que viene señalándose la necesidad de construir en el estuario de Bahía Blanca un puerto nacional que real y libremente cumpla la finalidad primordial de un puerto, en su doble aspecto de importación y exportación. La prensa, las instituciones comerciales (cámara sindical y bolsa de comercio) y las autoridades aduaneras de la gran ciudad del sur, han hecho resaltar en diversas formas aquella necesidad. Todos han advertido y reconocido la conveniencia y la urgencia de semejante obra portuaria; desde el comerciante vinculado directamente a los intereses de la navegación, hasta el modesto vecino o transeúnte que, de paseo procura asomarse al estuario” (1923, pp.4 y 5)

El desalojo de la navegación de cabotaje y el desvío de la importación directa eran dos de los daños gravísimos señalados por el legislador. Por eso se hacía imprescindible levantar un puerto con nuevos y amplios depósitos fiscales y de libre acceso por tierra. Pero en cuanto al emplazamiento del puerto, a Guido le parecía natural que el mismo estuviera situado entre los de Galván y White, sin considerar siquiera la posibilidad de instalar el muelle nacional en Arroyo Pareja. Tanto los franceses como la población de Punta Alta hicieron causa común para concretar la única salida que avizoraban posible a fin de sacar del estancamiento al puerto local. Apenas el proyecto del ejecutivo y de Guido tomó estado público, el ferrocarril ofreció al gobierno en venta las instalaciones de Arroyo Pareja. Evidentemente, pese a las ventajas de localización, el puerto no redundaba en grandes beneficios para la empresa. El conjunto de obras proyectado por Pagnard estaba aún lejos de poder realizarse y lo que en su momento prometía ser el puerto más importante de América del Sur continuaba siendo nada más que un anhelo. Tal como se encontraba, con sus trescientos metros de muelle, la gran ventaja comparativa sobre White (la de dar directamente al canal de acceso a la ría, lo que hacía prácticamente innecesario el

dragado) se esfumaba. Era perentorio, entonces, la prosecución de las obras. Para ello se volvía imperioso un flujo importante de capitales, de riesgo, que se invertirían a cuenta de una ganancia futura. Así una de las salidas lógicas era la de ofrecer en venta las obras portuarias, resarcirse de los gastos ocasionados hasta ese entonces y poder utilizar el sitio una vez que las labores a cargo del Estado concluyeran.

Cuando se hicieron públicas las intenciones de los franceses, entraron a jugar elementos de presión a favor y en contra. Las firmas inglesas ofrecieron entonces sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas, con la intención de comprometer a la compañía francesa a vender a su puerto a un precio lo más bajo posible. Obligados, los franceses ofrecieron a precio de costo las instalaciones al gobierno, en julio de 1923.

El 18 de marzo de 1923 el presidente Marcelo T. de Alvear concretó una visita a Bahía Blanca, lo que despertó gran expectativa en el vecindario de Punta Alta, ya que se decía que el jefe de estado visitaría las instalaciones de Arroyo Pareja. Se habían dispuesto para la ocasión diversos agasajos para recibirlo; sin embargo, y pese a figurar en la agenda, Alvear no vino al puerto francés, pese a haber estado en la Base Naval, a la cual llegó por vía marítima,

“...lo que ha dado lugar a diversos comentarios sospechándose con razón, que ha habido interés por parte de ciertas personas en que esta parte del programa no se cumpliera, porque la empresa de Arroyo Pareja ha ofrecido también en venta al gobierno su puerto.” (Nueva Época, 1923, marzo 21, p 1)

Alvear sí recorrió, en cambio, White y Galván, lo que en virtud de lo conocido por el proyecto de Guido y las ofertas realizadas por los ingleses, suscitó toda serie de especulaciones por parte de la opinión pública puntaltense. Finalmente el gobierno recibió hacia fin de 1923 una nueva propuesta por parte de los administradores de Arroyo Pareja: la enajenación de las instalaciones a cambio de tres millones de pesos. Nunca obtuvo respuesta. Empero, y pese a las protestas de la población de Punta Alta y a los argumentos en contra, el gobierno decidió hacer suyo el proyecto de Guido y construir el Muelle Comercial en los terrenos ubicados entre White y Galván. En una intervención en el Senado de la Nación, dijo el senador socialista Juan B. Justo:

“El ferrocarril Sud se ha tragado la línea de Huinca Renancó a Bahía Blanca; se ha tragado la línea de Bahía Blanca y Noroeste, junto con Puerto Galván; pero no le parece un buen bocado la línea de Rosario a Puerto Belgrano porque no es dueño del puerto de Arroyo Pareja y por eso lo boicotea”. (El Yunque, 1925, agosto 14, p. 3)

Evidentemente, mencionar el poder de *lobby* que en esos años poseía el ferrocarril inglés era algo más que un ejercicio retórico por parte del diputado. Ponía en claro la disputa entre los capitales europeos por una parte sustancial del negocio en la Argentina. Del mismo tenor era la observación que, una casi década antes, el 1º de octubre de 1916, hacía un informante diplomático al gobierno francés:

“La idea que precedió a su establecimiento [de la vía del FC Rosario-Pto. Belgrano] apuntaba a hacerla desembocar en el puerto de Arroyo Pareja, el más accesible de la bahía de Bahía Blanca [sic], con el fin de absorber la mayor parte del tráfico marítimo de la región. La concesión del puerto se otorgó a una compañía francesa, uniendo, en cierto modo, el ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. Pero como lo explicara anteriormente, la construcción comenzada en 1913 [sic] debió abandonarse a la mitad, a comienzo de la guerra por falta de fondos y en la actualidad, sólo se pueden realizar trabajos de mantenimiento. Según los expertos, la ubicación de este puerto fue una excelente propuesta del ingeniero que tenía la concesión, nuestro compatriota Pagnard, fallecido hace 18 meses, y los trabajos realizados así como la instalación rinden el mayor honor a la industria francesa. Sin embargo, existe demasiado optimismo en torno a esta construcción portuaria. A pesar de su excelente ubicación y las facilidades de acceso que ofrece, el puerto de Arroyo Pareja sólo prosperará si las compañías inglesas de ferrocarriles, todopoderosas en esta parte de la provincia de Buenos Aires, traen su tráfico de cereales, animales, lanas, etc. Pero éstas tienen ya sus propios puertos en Bahía Blanca [...]¿Abandonarán estos puertos, construidos con grandes gastos y sus grandiosas instalaciones para favorecer a la competencia, que no es inglesa?[...] Las dos empresas que costaron varios millones al ahorro francés parecen destinadas a un dudoso futuro, incluida la quiebra. Si las compañías inglesas se niegan a utilizar el puerto en cuestión para el

transporte de mercaderías, lo mejor sería lograr que el gobierno argentino lo compre para que funcione como anexo al puerto militar, que está muy cerca". (Lépori de Pithod, 1998, pp.61 y 62)

Y más adelante, con un dejo de resignación, expresó el informante: "*Bahía Blanca es una ciudad que está prácticamente en manos de los ingleses...*" (Lépori de Pithod, 1998, p.62)

El asunto culminó con la elección del sitio contiguo a Ingeniero White para la construcción del llamado Muelle Nacional, inaugurado en 1930.

Epílogo: nacionalización y petróleo

Escapando de los límites cronológicos impuestos al presente trabajo, se trazaré una breve semblanza del destino inmediatamente posterior que tuvo el Puerto Comercial de Punta Alta y el conjunto de inversiones francesas en la región. La década de 1930 trajo aparejada una profunda crisis del sistema ferropuerto nacional. Crisis económica, baja del precio de las materias primas y la competencia del versátil transporte automotor sufrida por el tren fueron factores que coadyuvaron a marcar el principio del fin de una era en la Argentina. El puerto de Arroyo Pareja, pese a todo, sufrió un cambio notable cuando firmas exportadoras lo constituyeron como sitio de embarque alternativo a los puertos de Bahía Blanca. Fue el canto del cisne del trajinado emprendimiento. A partir de finales de la década, esta actividad también se fue diluyendo. La Segunda Guerra Mundial significó un duro golpe para las alicaídas compañías galas. Durante el gobierno de Juan D. Perón se llevó a cabo la polémica medida de nacionalización de los activos de las sociedades extranjeras. En el caso que nos interesa, el traspaso de los bienes de las empresas francesas al Estado tuvo lugar el 17 de diciembre de 1947, marcando el fin de una era.

Pero la nacionalización tuvo otros efectos para Puerto Rosales, efectos que tuvieron que ver con la identidad de la estación marítima. El 26 de febrero de 1948, el Decreto N° 5232/48 firmado por el presidente Perón y su Ministro de Marina Fidel L. Anadón, cambió oficialmente el nombre de Puerto de Arroyo Pareja por el de Puerto Rosales, denominación que mantiene hasta ahora.

Fue puesto bajo administración de la Armada que, luego de un incendio, desmanteló galpones, grúas y edificaciones consideradas obsoletas, desactivándolo en forma total.

Ya en 1958 se instaló la idea de contar con un puerto petrolero sobre el Atlántico para la salida del crudo producido en la cuenca de Neuquén. Los estudios determinaron que el mejor lugar era Puerto Rosales y se iniciaron gestiones entre YPF y la Armada para la adquisición de los terrenos correspondientes. En 1961 la petrolera estatal construyó su terminal con un depósito petrolero y una boya de embarque en Punta Ancla. En 1973 se instaló una segunda boya frente a Punta Cigüeña, dotándose al complejo de una gran playa de tanques. Actualmente estas monoboyas están manejadas por una empresa privada y representan el 50% de la facturación total de los puertos de la bahía Blanca (Omar, 2012).

En 1967, el puerto pasó a depender de la Administración General de Puertos, y en mayo de 1993 quedó inaugurada la Administración de Puerto Rosales, paso previo a la transferencia de la estación de la Administración General de Puertos de la Nación a la Provincia de Buenos Aires, concretada el 8 de julio de ese año.

Puerto petrolero, en menor medida también es relevante sus actividades de pesca (artesanal y deportiva), el turismo vinculado a las excursiones y las reparaciones navales (Tomassini, 2012). A partir de entonces, fueron varios los proyectos para potenciar el puerto y darle el impulso definitivo, y en especial desde la concreción del proyecto de Zona Franca en la región.

Documentos éditos e inéditos

Compagnie du chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano (1917). *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.

Compagnie du chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano (1923). *Rapport du Conseil d'Administration, Assemblées Générales 1908-1923*. Paris: Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer.

Guido, Mario (1923). *Proyectos de ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca en Bahía Blanca*. Buenos Aires: Imprenta de la Cámara de Diputados de la Nación.

Kunkler, Louis Victor (1901). *Port Commercial de Bahía Blanca à Puerto Belgrano. Rapport de l'ingénieur chef de la mission d'études*

Lépori de Pithod, María Estela (1998). *Selección de informes franceses sobre la Argentina. 1979-1930*. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras/Universidad Nacional de Cuyo

República Argentina (1905). *Registro Nacional de la República Argentina, 1° cuatrimestre de 1905 (2° tomo)*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría.

Periódicos y revistas

El Porteño, Bahía Blanca

El Yunque, Punta Alta

La Nueva Provincia, Bahía Blanca

Nueva Época, Punta Alta

Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, Bahía Blanca

The Review of the River Plate, Buenos Aires

Bibliografía

Barjot, D (1995). Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914). *Histoire, économie et société*, 14 (2). 361 – 383

Chalier, G. (2004). Inversiones francesas para el sur bonaerense. *Todo es Historia*, (441). 30-38

Chalier, Gustavo. (2009). Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca. En J. A. Mateo y A. Nieto (comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata: GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata.

Chalier, G (2010a) El affaire Godio y el primer intento de construcción portuaria en Arroyo Pareja (Argentina). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Mar del Plata, 3 (3). 115-124

Chalier, G (2010b). El ingeniero Abel Julien Pagnard. Técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina). *Revista de Obras Públicas*, 3.513 (157). 43-56

Chalier, G. (2011/2). Capitaux français dans la Pampa : le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano, *Revue d'Histoire des Chemins de fer* , 45,35-56

Lejarraga, B. (1952). *Ciudad de siete puertos: sonetos*. Buenos Aires: Botella al mar.

Omar, D. (2012). *Las perspectivas de desarrollo de Puerto Rosales en el sistema productivo del sudoeste bonaerense, Argentina*. Tesis de Maestría en Impactos Territoriales de la Globalización en ámbitos periféricos y centrales. La Rábida: Universidad Internacional de Andalucía

Tomassini, E. (2012). *Una nueva visión marítima para América Latina y el Caribe.: hacia un desarrollo portuario sosostenible. Análisis exploratorio del caso de la Delegación Portuaria de Coronel Rosales, a partir de una visión de los actores locales.* Tesis de Grado de la Licenciatura en Economía. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata