

XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca, 2019.

EL SANJUANINAZO EN LAS VOCES DE SUS ACTORES: UN CONFLICTO DE FINALES DEL SIGLO XX.

Francisco Ceballos.

Cita:

Francisco Ceballos (2019). *EL SANJUANINAZO EN LAS VOCES DE SUS ACTORES: UN CONFLICTO DE FINALES DEL SIGLO XX*. XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-040/244>

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>.

XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Universidad Nacional de Catamarca 2, 3, 4 y 5 de octubre de 2019

Mesa N° 73: Puertos y configuraciones regionales: representaciones del mundo portuario desde la colonia hasta el presente.

Entre el barro y el oro: el puerto Arroyo Pareja en el período entreguerras* .

Gustavo Chalier

gustavo.chalier1@gmail.com

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur

Núcleo Historia Ciudades Portuarias Regionales-IDEHESI-Nodo IH

1. Presentación

El presente trabajo se inserta dentro de un proyecto más amplio de estudio del espacio portuario de la ciudad de Punta Alta¹ generado por el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y que pretende un análisis diacrónico del puerto comercial de la ciudad, primitivamente llamado Arroyo Pareja y que hoy se conoce como Puerto Rosales, parte del sistema portuario de la bahía Blanca.

Su muelle está levantado en el barro y el cangrejal de la costa de la bahía, en una zona de humedales costeros. Posee una historia que hace poco más de una década comenzó a estudiarse de forma sistemática desde el Archivo Histórico Municipal, pudiéndosela insertar en un horizonte de significado más amplio que la historia local, religándolo con el proceso de construcción y desarrollo de los puertos de capital francés en la Argentina.

Para este trabajo se consultaron fundamentalmente dos fuentes que son las únicas hasta donde se sabe por el momento, que ofrecen datos seriadados específicos de este puerto. Por un lado, la Monografía y Estadística del puerto de Bahía Blanca (sic) entre 1920 y 1930, elaborada por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, que pese a su título, afortunadamente ofrece números de las diferentes terminales, incluida Arroyo Pareja. Más circunscritos a lo local, se cuentan con los Informes de Plaza de la sucursal Punta Alta del Banco de la Nación Argentina; estos son comunicaciones económicas sectoriales confeccionadas por profesiones (un ingeniero agrónomo para el sector campo y un contador, economista, o ingeniero industrial para los sectores industriales y de servicios); tienen como objetivo dar una mirada general de las distintas actividades del distrito donde se asienta la sucursal, con opiniones de expertos para ser considerados al momento de calificar clientes y otorgar créditos en consecuencia. El Archivo Histórico Municipal de Punta Alta posee una serie discontinua de estos informes, que abarcan desde los años 1929 hasta la década de 1950 y que trata de una serie variada de ítems (comercio, trabajo, producción, etc.) y que, para el caso que nos ocupa, es particularmente centrada en el funcionamiento del puerto, del FC Rosario Puerto Belgrano y en la producción agrícola próxima al muelle.

Por tratarse de parte de una investigación en curso, la presente ponencia pretende responder de modo parcial y provisorio a varias cuestiones que se suscitan al estudiar el puerto de Arroyo Pareja en las dos primeras décadas de su funcionamiento (1922-1939): de qué forma fue utilizado por los

*Trabajo realizado en el marco del Programa de Cooperación Científico-Tecnológico que desarrollado por la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la República Argentina y ECOS de Francia (ECOS-Sur)

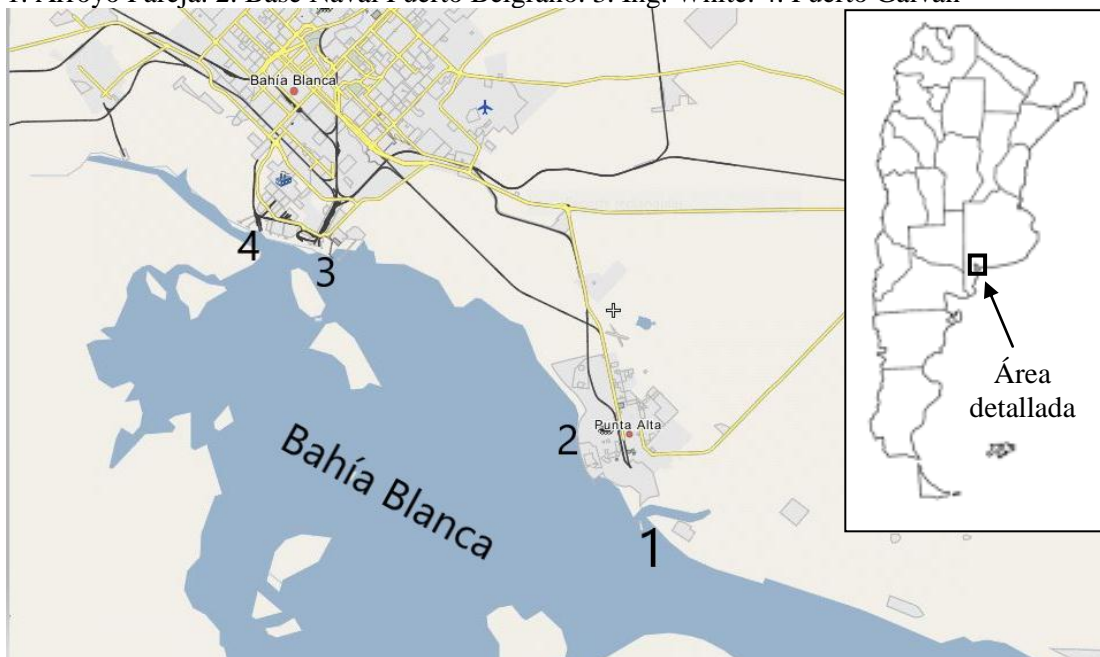
¹Punta Alta es una ciudad del sudoeste de la provincia de Buenos Aires, ubicada a orillas de la bahía Blanca, distante unos 650 km. de la ciudad de Buenos Aires y aproximadamente 30 km de la de Bahía Blanca. Con una población cercana a los 60.000 habitantes, en su costa se encuentran la Base Naval Puerto Belgrano (la mayor del país) y Puerto Rosales.

inversionistas extranjeros y por el Estado y hasta dónde empresas cerealeras como Bunge & Born y Dreyfus modificaron su situación de mercado y su orientación exportadora.

2. Arroyo Pareja y los puertos de la bahía Blanca

Figura 1: Puertos de la bahía Blanca.

1. Arroyo Pareja. 2. Base Naval Puerto Belgrano. 3. Ing. White. 4. Puerto Galván



Fuente: Elaboración propia en base a Wikimapia.

El puerto comercial de Arroyo Pareja (antiguamente llamado como su compañía constructora y concesionaria, Puerto Comercial de Bahía Blanca-Puerto Belgrano y denominado desde 1946 oficialmente Puerto Rosales) es un muelle perpendicular a la costa, de 300 metros útiles de atraque ubicado la bahía Blanca, muy próximo a la Base Naval de Puerto Belgrano y a la ciudad de Punta Alta (Figuras 1 y 2).

Figura 2: Ubicación de Puerto Belgrano y la Base Naval Puerto Belgrano.

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta



Es uno de los puertos que conforman el conjunto portuario

de esa zona de la provincia de Buenos Aires, desarrollado a partir de la década de 1880 cuando las compañías británicas Ferrocarril del Sud y Bahía Blanca Noroeste llegaron con sus rieles al por entonces pequeño pueblo de Bahía Blanca y buscaron su salida al mar: la primera, edificando su terminal portuaria en Ingeniero White (1884) y la segunda, con su muelle de Puerto Galván (1902). Ambas usufructuaron la creciente riqueza ovina y triguera del sudoeste bonaerense, que para principios de siglo rebasaba la capacidad de los puertos para el embarque de las mercaderías agropecuarias, fenómeno operado en un marco general de rápido crecimiento de las exportaciones primarias (Pinilla&Rayes, 2018). Fue en esa coyuntura que el Estado decidió, como medida de emergencia y como una manera de controlar los embarques de exportación, hasta entonces en manos privadas, habilitar un sector comercial dentro del recientemente creado Puerto Militar, asiento de la escuadra de guerra. En funcionamiento a partir de 1904, este sitio resultó incómodo e insuficiente para el movimiento de cargas de la región, por lo que rápidamente cayó en desuso. Por otro lado, el Ferrocarril del Sud había comenzado una serie de obras de ampliación de sus instalaciones en Ingeniero White, dotándolo de un muelle más amplio, elevadores de granos y mejores medios de elevación. Estas obras, inauguradas en 1908, son prácticamente simultáneas a dos proyectos de capital francés que involucraron a la zona de la bahía denominada Puerto Belgrano, parcialmente ocupada por el apostadero naval. Uno de ellos era construir un muelle a resaltes de 250 metros de largo en el antepuerto del Puerto Militar, que serviría como terminal de la línea del FC Rosario Puerto Belgrano, que unía al puerto santafesino con su homólogo del sur. Concesionado en 1906 y comenzado en 1908, el muelle fue expropiado por el Estado en 1911, por lo que no sirvió a los propósitos de la compañía, que era aprovechar el corredor norte sur que unía Rosario con Bahía Blanca, sustrayendo embarques a las compañías británicas, fundamentalmente el FC del Sud. Tanto la empresa que construyó y explotaba el puerto de Rosario como la del FC Rosario Puerto Belgrano compartían accionistas y personal técnico, por lo que había mancomunidad de intereses.

El otro proyecto, que es el que nos interesa particularmente, comenzó con la concesión que la ley N° 5574 del 15 de septiembre de 1908 otorgó al ingeniero francés Abel Julien Pagnard. Este era egresado de la École Centrale y trabajó bajo las órdenes de la compañía Hersent et Fils (luego Hersent et Frères). En 1902 arribó a la Argentina como representante de la empresa, que construiría y explotaría el puerto de Rosario (Chalier, 2012:58). Según el plano general presentado por Pagnard en el Ministerio de Obras Públicas, el puerto descansaría sobre la margen oeste del arroyo Pareja. Un gran muelle en punta, de dos mil metros de largo y trescientos de ancho, contaría con sitios, sobre el arroyo, programados para el embarque de ganado en pie y mercaderías generales, cada uno con sus respectivos galpones. Sobre su lado occidental, silos y elevadores anunciarían ese sitio como apto para la carga de granos. El extremo del muelle y un gran murallón de defensa de unos mil metros determinarían una dársena de flotación, limitada por el lado oeste de la gran escollera, y contaría con cinco diques de ciento cincuenta metros de ancho, limitados por cuatro muelles de longitud creciente: seiscientos sesenta metros el más corto, mil cuarenta el más largo. El complejo además tendría un dique de carena y numerosos ramales ferroviarios que servirían a la escollera y a cada uno de los muelles.

El 13 de septiembre de 1911, Pagnard transfirió definitivamente su concesión (haciendo uso del derecho estipulado en el artículo 19 de la ley respectiva) a la Régie Générale des Chemins de Fer et Travaux Publics. Esta era una constructora de ferrocarriles y puertos, fundada por el conde Philippe Vitali, ingeniero egresado de la École Centrale en París. Si bien construyó obras portuarias (Rijeka, Beirut, Trípoli) entre 1859 y 1913, su fuerte fueron las vías férreas, que constituyeron un 92% de sus negocios totales. Tendió aproximadamente 6000 km. de vías antes de la I Guerra, por lo que poco antes del a I Guerra Mundial, se hallaba entre las cinco empresas más importantes en su ramo (Barjot, 1987:214). La Régie, junto a bancos y otras empresas constructoras y financieras francesas conformaron la denominada Compagnie du Port Commercial de Bahía Blanca constituida en París el 18 enero de 1912. Conforme a lo estipulado, la Compañía encargó a la Régie la construcción del puerto. Pagnard ejerció oficialmente, de ahí en más, su puesto de ingeniero consultor hasta su fallecimiento en noviembre de 1913 (Chalier, 2012:60).

La construcción comenzó en 1912 y junto a ella, los problemas: la falta de coordinación entre la Compañía y la Régie (que, como su nombre lo indica, contaba con gran experiencia en ferrocarriles pero nula en puertos), diferencias técnicas surgidas entre sus ingenieros, cambios repentinos y

variados en la dirección de obra, huelgas obreras y, por fin, el estallido de la I Guerra Mundial en junio de 1914. La Régie abandonó las obras en agosto de ese año, lo que provocó un largo litigio con la compañía y, a su vez, de ésta con el Estado argentino por incumplimiento de los trabajos concedidos. Finalmente se llegó a un acuerdo a través de la sanción de la Ley N° 10242 sancionada el 23 de agosto de 1917. En el artículo 1° 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 (República Argentina, H. Senado de la Nación, 1924:362).

Es decir, se revisaban los planos presentados oportunamente por Pagnard (art. 1°), volviéndolos acordes con la situación internacional imperante; también quedaba caduco el último párrafo del artículo 8°, que hablaba de la construcción de la primera sección, es decir, mil metros de muelles. El artículo 2° 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 (RA, HSN, 1924:362).

Ante estas exigencias, la compañía francesa, estaba en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto. Por fin, Arroyo Pareja se terminó conforme a los términos de la nueva normativa. A fines de 1918 se entregaron a inspección del Ministerio de Obras Públicas 300 metros de muelle debidamente equipado. En noviembre de 1920 inició sus actividades comerciales y el 17 de diciembre de 1922 el Ministerio de Obras Públicas autorizó su habilitación.

A partir de entonces, el puerto pasó a ser administrado por el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, en un intento por recuperar su salida al mar, que se vio cercenada en 1911 con la expropiación de su muelle comercial, obligando a la empresa a concretar empalmes con las vías del Ferrocarril del Sud a fin de embarcar sus mercaderías por Ingeniero White. Esos años hasta 1939, son percibidos en Punta Alta como “la edad de oro” de Arroyo Pareja, en virtud de un movimiento considerado inusitado para el muelle. Sin embargo, problematizando el período, se observa que éste no está libre de diversas dificultades, entre los que se cuentan el ya mencionado cambio de administración, los rumores acerca de nacionalización de Arroyo Pareja al filo de los años 1930 y la crisis del 29 y su repercusión en el mercado granario argentino.

3. La década del 20: entre el Ferrocarril y el Estado

La conveniencia de contar con una salida al mar efectiva y próxima a su punta de riel fue comentada de esta manera por los directivos del ferrocarril a la asamblea de accionistas en París:

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 Rosario à Puerto-Belgrano, 1923:5).

No se conocen los términos exactos del acuerdo, pero lo cierto que, a partir de mediados de 1921 el Rosario Puerto Belgrano operó el puerto como arrendatario, de modo que el administrador de la compañía ferroviaria, ingeniero François Sisqué, se hizo cargo también del muelle. El acuerdo llegó en un momento en que el ferrocarril había logrado su conexión con la Bahía Blanca, con lo cual aumentaba su tráfico con el transporte de pasajeros y cargas generales entre esa ciudad y Punta Alta. Esto permitía paliar el déficit que siempre detentó la compañía ferroviaria, que distaba de ser próspera. En efecto, el trazado de las vías en dirección norte-sur, cortaba transversalmente las líneas de las compañías británicas, intentando sustraerles el tráfico del oeste y sur bonaerense, que se dirigía, el puerto de Buenos Aires. La particularidad del trazado del ferrocarril francés era que cualquiera de sus estaciones quedaba más cerca de las terminales de Rosario o su muelle de Puerto Belgrano 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 el diseño perjudicó la línea: los cruces redujeron un 75% su área de influencia, además de la adopción por parte de las compañías rivales de tarifas de competencia en determinados lugares, las que pudieron compensar la mayor distancia de Buenos Aires respecto de las terminales francesas. Por eso el tráfico no fue el esperado y sólo alcanzara para cubrir el 60% de los gastos derivados de la explotación del ramal. Otro gran problema de la línea lo constituyó la demora en la concreción del puerto terminal sobre aguas la bahía Blanca, que Arroyo Pareja intentaba solucionar. Sin embargo, este puerto también tenía sus problemas derivados, fundamentalmente, de sus dificultades para conectarse con el hinterland. El negocio portuario pareció, en un principio, muy próspero, ya que según estimaciones, las compañías ferroviarias inglesas que tenían sus intereses en Bahía Blanca desviasen su tráfico hacia el nuevo puerto, que contaría con modernos sistema de embarque mucho más rápidos y eficientes que los existentes y que estarían en mejores condiciones de absorber la creciente producción agropecuaria de la región. Además, se esperaban que otras líneas, ya concesionadas, confluyeran en el puerto, amén de la Rosario Puerto Belgrano que terminaba muy próxima al puerto (Chalier, 2017). Pero no ocurrió lo previsto. El puerto de Arroyo Pareja no se terminó conforme lo pronosticado, con lo que dejó de ser atractivo para las compañías ferroviarias. Tampoco se construyeron los ferrocarriles que estaban concesionados. Por otro lado, era una ingenuidad pensar que los ferrocarriles británicos desviarán sin más sus embarques a Arroyo Pareja, aunque estuviese terminado, sin antes solucionar ellos mismos los problemas en sus propios puertos. Por lo tanto no era de extrañar que la entente entre el puerto y el ferrocarril franceses no funcionara en los primeros años.

Esto lo demuestra el escaso movimiento de barcos registrados en la década de 1920. Para analizar la entrada y salida de buques se cuenta con pocas fuentes. Por empezar, no se cuenta con los registros de la empresa portuaria, puesto que sus papeles se hallan en forma incompleta y fragmentaria en sus dos principales centros documentales tanto en Francia (Archives Nationales du Monde du Travail, en Roubaix) como en la Argentina (Archivo Histórico Municipal de Punta Alta). Hay que atenerse a lo publicado por la prensa puntaltense de la época, la que tampoco se conserva en su totalidad, pero por el momento es el único testimonio que refleja el quehacer del muelle en el período que media entre 1922 y 1927, cuando ya se poseen estadísticas más fiables como se verá más adelante. Según el diario *Nueva Época*, se produjo el siguiente movimiento de carga y descarga en Arroyo Pareja:

Cuadro I: Buques y cargas en Arroyo Pareja (1922- 1925)

FECHA	BARCO	BANDERA	DESCARGAS	VOLÚMEN	PUERTO O EMPRESA DE DESTINO
24-6-22	<i>Chaco</i>	MOP	Durmientes		San Antonio (Río Negro)
7-7-22	<i>Chaco</i>	MOP	Durmientes		San Antonio (Río Negro)
	<i>San Martín</i>		Carbón	60 tn.	<i>Chaco</i> (MOP)
	<i>Bélgica</i>		Durmientes	200 tn.	<i>Chaco</i> (MOP)
15-11-22	<i>Busin</i>	Holanda	Carbón		
23-12-22	<i>Chaco</i>	MOP	Durmientes		San Antonio (Río Negro)
24-3-23	<i>Wordworth</i>	Gales	Carbón		FC RPB
16-3-23	<i>Aviso 4</i>	MOP	Durmientes		San Antonio (Río Negro)
	<i>Guardia Nacional</i>	MOP	Durmientes		
27-6-23	<i>Guardia Nacional</i>	MOP	Durmientes	36.000 tn.	San Antonio (Río Negro)
	<i>Azeus</i>	Gales	Carbón		FC RPB
12-04-24	<i>Gallier</i>	Bélgica	Rieles y materiales		San Antonio (Río Negro)
	<i>Theodore Bulgaris</i>	Grecia	Carbón		FC RPB
30-7-24	<i>Marigó</i>	Grecia	Carbón		FC RPB
5-11-24	<i>Sevenemedede</i>	Inglaterra	Carbón		FC RPB
4-2-25	<i>Theodore Robertis</i>	Inglaterra	Carbón		FC RPB
16-5-25	<i>Dorie</i>		Carbón		FC RPB
1-8-25	<i>Reisdale</i>	Inglaterra	Carbón		FC RPB
18-11-25	<i>Marigó</i>	Grecia	Carbón		FC RPB
19-12-25	<i>Este</i>		Rieles		

MOP=Ministerio de Obras Públicas.

FC RPB= Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.

Fuente: elaboración propia a partir de *Nueva Época*, 1922, 1923, 1924 y 1925.

Este listado, por parcial que fuera, muestra que Arroyo Pareja no era utilizado como puerto frumentario sino como auxiliar para cargar carbón para el ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y a la vez, era aprovechado por el Ministerio de Obras Públicas para manipular rieles y durmientes para el ferrocarril San Antonio-Bariloche que el Estado estaba construyendo a la sazón y cuya operación era molesta en los muelles de Ingeniero White o Galván.

En este contexto, no fue extraño que el ferrocarril entrase en negociaciones a fin de negociar la venta del puerto al Estado, aprovechando el interés que tenía éste de acondicionar un sitio de uso

exclusivo en la bahía Blanca. Ya en 1922, el diputado Mario Guido presentó sendos proyectos de ley referentes al establecimiento de un puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca. Su propósito era que el Estado que controlase los embarques, no solamente las empresas privadas extranjeras (Guido, 1923:4 y ss.). Para eso se hacía necesario levantar un puerto con nuevos y amplios depósitos fiscales y de libre acceso por tierra. Pero en cuanto al emplazamiento del puerto, Guido proponía que estuviera situado entre los de Galván y White. Pero apenas el proyecto tomó estado público, el ferrocarril ofreció al gobierno las instalaciones de Arroyo Pareja, para desarrollar en él las mejoras a fin de constituirlo en muelle nacional.

Era perentoria la prosecución de las obras que ampliases y mejorasen el puerto. Para ello se volvía imperioso un flujo importante de capitales, que se invertirían a cuenta de una ganancia futura. Así una de las salidas lógicas era la de ofrecer el puerto, 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 contraatacaron, ofreciendo sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas, agregando un factor más de presión al asunto. Obligados, los franceses tuvieron que caer en el juego inglés. En julio de 1923, ofrecieron a precio de costo las instalaciones al gobierno, que sin embargo decidió hacer suyo el proyecto de Guido y construir en los terrenos ubicados entre Ingeniero White y Galván el Muelle Nacional, que fue inaugurado en 1929.

Fracasadas las gestiones con el Estado, la empresa francesa entró en conversaciones con las firmas Bunge & Born y Louis Dreyfus. A la sazón, Bunge & Born vivía una etapa expansiva en sus negocios y en 1931, manejaba el 43% del trigo exportado desde Argentina (Dehne, 2008: 18). En virtud de estas gestiones, ambas cerealeras lograron la exclusividad de la explotación del puerto. Al ser dos de las mayores casas exportadoras de cereales del mundo y con fuertes intereses radicados en la zona, necesitaban un puerto alternativo al los de la ciudad de Bahía Blanca para sacar los granos. En efecto, pese a su poderosa infraestructura, estos puertos poseían problemas de calado, oscilando éste entre los 18' y 30' en los diferentes muelles de Puerto Galván y los 25' y 30' en Ingeniero White. En cambio, Arroyo Pareja contaba con una profundidad permanente de 30' al pie de muelle, era ideal para completar carga en los envíos hacia el exterior (Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos, 1932:7). De manera que, alentadas por la favorable situación que se vivía aún a fines de los '20, las dos compañías comenzaron a operar desde Arroyo Pareja, incrementando la actividad.

4. El puerto de las cerealeras

Se inicia de este modo, la etapa de mayor actividad del puerto de Arroyo Pareja. Paradojalmente, su inicio prácticamente coincide con el comienzo de la crisis del 29 y la Gran Depresión subsiguiente. Empero, para esta etapa se pisa sobre un terreno documental más firme para cuantificar la actividad en el muelle de la compañía francesa. Según estadísticas oficiales (MOP, DGNyP, 1932) que comenzaron, en el caso de Arroyo Pareja en 1927, el movimiento de exportación de cereales y lino en el área portuaria de la ría y en este muelle fue el siguiente:

Cuadro II: Exportaciones de cereal por los puertos de la bahía Blanca (1927-1932)

AÑO	P. ING. WHITE	P. GALVÁN	A. PAREJA	TOTAL
1927	1248450	1160470	50778	2459668
1928	712922	870661	63335	1646918
1929	976266	1115686	108769	2200721
1930	420518	592519	27189	1040226

1931	745581	631086	73051	1449718
1932	1.064440	662194	119334	1249993

Fuente: Adaptado de: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*

Es decir que en el quinquenio se observa una evolución relativa positiva en el concierto del área portuaria de la bahía. En efecto, en 1927 las 50.000 toneladas de granos en números redondos exportadas representaban un exiguo 2%. En 1930, no obstante la brusca caída general del movimiento portuario a raíz de la crisis y la sequía antes mencionada, Arroyo Pareja aumentó al 2,91 % su participación en el comercio de granos de la zona. Las casi 120.000 toneladas de 1932 representaban aproximadamente el 5,5 % del total de exportaciones de los puertos de la ría de la bahía Blanca.

Los Informes de Plaza en números generales, son coincidentes con las apreciaciones del Ministerio de Obras Públicas, aunque la serie considerada es más larga y llega, de hecho, hasta prácticamente el final de la Segunda Guerra Mundial, aunque aquí se analizará hasta 1939 por razones cronológicas (las diferencias observadas en los guarismos se deben a que, mientras la estadística del MOP tomaba el año calendario, la del Banco Nación lo hace de julio a julio; empero, no cambia la tendencia general)

Cuadro III: Movimiento de mercaderías en Arroyo Pareja (1930-1940)

AÑO	EXPORTACIONES (CEREAL) EN TN.	IMPORTACIONES (CARBÓN) EN TN.	TOTALES EN TN.
1930	53309	12031	65340
1931	61065	6669	67714
1932	123898	18543	142441
1933	95183	7613	102796
1934	105271	6659	111930
1935	156778	12598	169306
1936	105717	10823	116540
1937	131137	18492	149629
1938	114597	6409	121006
1940	136221	No hubo movimiento	136221

Fuente: Adaptado de Informes de Plaza, sucursal Punta Alta, Banco de la Nación Argentina (1930-1940)

Como se observa, los embarques fueron en aumento constante (salvo en 1933 y 1935, esta última tal vez por la sequía que afectó a la zona de Bahía Blanca), llegando a alrededor de 120-136.000

toneladas, que marcaron el máximo que el puerto estaba en condiciones de manejar. Resta determinar de dónde venía el cereal despachado por Arroyo Pareja. Ya se ha hablado en otro lugar (Chalier, 2015) acerca de las dificultades de determinar el hinterland del puerto de Arroyo Pareja en esos años. El mismo Ministerio de Obras Públicas, si bien reconoce la existencia de varios puertos, menciona el “hinterland de Bahía Blanca”, englobando todos ellos y lo mismo hacen otros autores (Dozo & Rodríguez, 1987; Duffy de Muñoz & Cardelli de Russo, 1982; Schroeder & Pasciaroni, 2010). La zona de influencia de los puertos de la bahía Blanca en esos años era de unos 241.000 km² y comprendía el sur y oeste bonaerense (limitado por una línea que va, *grosso modo*, desde Pehuajó hasta Tres Arroyos y el mar), el este y noroeste de La Pampa, el norte de Río Negro (hasta el río homónimo) y el este de Neuquén hasta Zapala. Esta vasta zona era eminentemente triguera, ya que el 65% de su área cultivada (unas 2.539.1000 ha. para la campaña 1930-1931) se halla sembrada de ese cereal, seguido por la avena (16%, 605.250 ha), el maíz (11%, 396.500 ha.), la cebada (5%, 206.700 ha.) y el lino (3%, 78.100 ha.) (MOP, 1932: 9).

Esta región estaba servida por una vasta red ferroviaria que confluía en los muelles de la bahía, fundamentalmente en Ingeniero White y Puerto Galván. Arroyo Pareja, en tato, estaba solamente abastecido por el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano según se ha visto. Por lo tanto, se debe suponer que la zona de influencia de este puerto coincidiría con la porción sur de la citada línea francesa que, sin ramales, descendía prácticamente a plomada desde Coronel Suárez hasta su muelle. No obstante, parte de la producción de esta zona servida por el Rosario Puerto Belgrano no se embarcaba por Arroyo Pareja, ya que la compañía había realizado empalmes a Ingeniero White posteriormente a la expropiación de su muelle en Puerto Militar. Queda determinar qué porcentaje de las cargas cerealeras del Rosario Puerto Belgrano se desviaban a los puertos de la ciudad de Bahía Blanca.

Figura 3. Ubicación de Bajo Hondo (1), Paso Mayor (2) y el Puerto de Arroyo Pareja (3)



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps.

En la región de Punta Alta próxima a Arroyo Pareja había dos zonas trigueras: Paso Mayor y fundamentalmente Bajo Hondo (Figura 2). En esta última además de la estación del Rosario-Puerto Belgrano también existía una estación del Ferrocarril del Sud, por lo que parte de los cereales salían por ese ferrocarril hacia Ingeniero White. Empero para estas áreas agrícolas, tanto el Rosario Puerto Belgrano como Arroyo Pareja presentaban una ventaja competitiva según se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro IV: Fletes del transporte ferroviario y distancias.

FERROCARRIL ROSARIO-PUERTO BELGRANO							
Estación	Puerto de embarque	Distancia (km.)	Tarifas (en pesos m/n.)				
			Trigo	Avena	Cebada	Centeno	Lino
Paso Mayor	Arroyo Pareja	38	3,92	3,94	3,28	3,94	-
Bajo Hondo	Arroyo Pareja	23	3,15	3,15	2,58	3,13	-
FERROCARRIL DEL SUD							
Bajo Hondo	Ing. White	32	4,02	4,02	3,2	4,02	-

Fuente: Tomado de Informes de Plaza, sucursal Punta Alta (1930-1940)

En este cuadro se observa que, al menos en el área contigua a Puerto Rosales, para un chacarero era más atractivo por coste y distancia, desviar su carga utilizando el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, aún con las dificultades que éste presentaba para el acopio y manejo del cereal en el muelle respecto al mejor equipado Ingeniero White.

A esta carga por tren se le debe agregar la que utilizaba el camión. La red caminera de la zona próxima a la bahía Blanca, si bien era de tierra hasta por lo menos 1932, se hallaba bien mantenida y consolidada (MOP, 1932: 14). Si bien no se posee estadísticas ciertas sobre la cuantía de este movimiento, a comienzos de la década de 1940 y conforme a testimonios de la prensa, igualaba a la carga despachada por ferrocarril.

Desatada la crisis, los precios de las materias primas bajaron abruptamente, lo que se reflejaba en las cifras expuestas más arriba y que marcaban una brusca caída en el volumen de lo trabajado. Sin embargo, las grandes casas exportadoras prosiguieron exportando con intensidad. Por eso, en 1930 tanto Bunge & Born como Dreyfus comenzaron por mejorar sensiblemente las instalaciones portuarias. En ese año, la primera comenzó a instalar una máquina limpiadora de cereal para exportación. Asimismo, a mediados de 1931, se determinó la construcción de una nueva escollera, en reemplazo de la dañada por una tormenta en 1929, la que previamente fue autorizada a la Compañía del Puerto por el Ministerio de Obras Públicas (Boletín Oficial de la República Argentina, 1931: 190).

Al año siguiente, y a raíz del aumento de las tareas de Bunge & Born, la firma decidió construir un galpón de 140 metros de largo para bodega de bolsas de cereal. Mejoró también los guinches eléctricos y realizó una amplia y costosa instalación de máquinas cepilladoras, despuntadoras y limpiadoras. Estas instalaciones eran necesarias para la operatoria portuaria. Por ejemplo, según declaraciones a la prensa del gerente técnico del puerto, Eduardo Andró en 1933, Arroyo Pareja no podía absorber toda la carga de cereal del Rosario-Puerto Belgrano por falta de ventiladores de aireación de los silos; pero una vez instalados, las cerealeras pudieron remitir sus embarques al puerto (Anónimo, 9 de abril de 1933: 4). Que esta mejora no se evidencie en los guarismos del Cuadro III, indica que los embarques del Rosario-Puerto Belgrano no eran demasiado significativos

y que el puerto se usaba fundamentalmente para completar carga de los barcos que salían de Ingeniero White y Galván. Tal como recordaba un antiguo trabajador portuario, Gregorio Potenar:

Arroyo Pareja tenía un calado más profundo que el de Ingeniero White, muchos buques de Ingeniero White venían a completar carga a Arroyo Pareja porque si no de aquí no podían salir (...). Pero era un puerto de aguas profundas. (...) que en Arroyo Pareja con muy poco, mi padre con un guinche sobre una chata, con gran paz, mantenía el calado del puerto del lado del muelle. Lo mantenía él, a una chata, la llenaba y un remolcador se la vaciaba (Bertinat, 2002: 12).

5. Arroyo Pareja, oro y barro

El tonelaje exportado por Arroyo Pareja en términos absolutos era bajo. Lo exiguo de estos números se explica por varios factores concurrentes. Algunos de ellos eran estructurales y otros propios de la coyuntura, pero juntos coadyuvaron a condicionar seriamente la operatoria portuaria. Como se ha dicho, la única línea ferroviaria que servía al puerto era la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano que, por otro lado, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía aportar muy poca cantidad de cereales al puerto de la ya de por sí disminuida área de influencia. En efecto, la zona servida por el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano para la campaña 1927-1928 era de 327.341 en la zona próxima a Bahía Blanca: un 10% de la del Ferrocarril del Sud, que sumaba 3.525.476 hectáreas en el mismo sector y años (A.A.V.V., 1928: 532). A esto debe agregarse el bajo rinde de estos campos, de escasa población y en Bajo Hondo y Paso Mayor, predominantemente arenosos y sujetos a los vaivenes de un clima extremo: inviernos fríos, veranos calurosos, escasez de precipitaciones. Al respecto los Informes de Plaza, hablan de años difíciles para la agricultura a raíz de las malas condiciones climáticas imperantes: *verbi gratia*, se informa que para diciembre de 1928 se había perdido el 60% de la cosecha por la sequía, situación que se agravó a fines de 1930 cuando se reportaron pérdidas totales y en diciembre de 1935 cuando se perdió el 50% de lo sembrado.

Se daba una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas (el Ferrocarril del Sud o el Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires, por ejemplo) 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 3° de la ley de concesión, que estaba aún vigente (Recuérdese que la Ley N° 10242 de 1917 solamente suspendía los artículos 1° y 8° de la ley de concesión N° 5574). Esta sobrestimación inicial de las capacidades de Arroyo Pareja constituyó, a la postre, una nueva traba (esta vez legal) que impidió su crecimiento.

Si bien este argumento pudiera ser razonable, no explica por sí mismo las dificultades del puerto. Éste no funcionó de la manera que lo esperaban Pagnard y los inversionistas de 1912: con solamente 300 metros de muelle, perdió su ventaja operativa más importante: el acceso directo y libre al canal de la ría, para lo que hubiera sido menester extender el murallón unos 400 metros más, al menos. Esta circunstancia condicionó negativamente las operaciones portuarias, al limitar la operatoria de más de uno o dos buques a la vez, a la par de dificultar la entrada directa de cerealeros. Por otro lado, existe otro factor importante a tener en cuenta, como reflexiona la recordada Marcela Eraso:

Pero la actividad portuaria no puede ser considerada como aislada sin coordinación con su hinterland y sin buenas conexiones intermodales. Cada puerto define en la región, su área de influencia o hinterland Este concepto resulta una construcción geoeconómica que se basa en las relaciones comerciales y de transporte entre un territorio y el sector de acopio final, nodo, núcleo, transferencia de mercaderías múltiples (Eraso, 2009:58).

Es por ello que el hinterland, no puede definirse únicamente por el territorio inmediato al puerto por sus facilidades de transporte, sino que está conformado por los movimientos de mercaderías entre cualquier territorio (cercano o no al puerto) y el conjunto de actividades operativas que lo ligan al puerto. En este sentido, los franceses fallaron al reducir el hinterland de Arroyo Pareja a la totalidad o gran parte de las áreas servidas por el ferrocarril, subestimando otros aspectos igualmente importantes como las posibilidades de las empresas británicas de desviar sus mercaderías desde White o Galván, las incidencias del cuadro tarifario, la logística de los transportes o la ecología misma de la región.

Por eso el muelle de Arroyo Pareja, pese a los esfuerzos de las compañías francesas y de las casas exportadoras, solamente fue utilizado como auxiliar para operaciones que molestaban o no eran redituables para las compañías británicas de la ciudad de Bahía Blanca o para completar carga de aquellos buques que, por su calado, no podían hacerlo en Galván o Ingeniero White.

Sin embargo, contra lo que puede parecer, no puede calificarse de fracaso al puerto de Arroyo Pareja durante los años de entreguerras. Al contrario, más allá de sus limitaciones, el relativo despegue portuario experimentado a partir de la entrada de las grandes compañías cerealeras, da la pauta de los resultados de una política clara de inversiones que la coyuntura de la II Guerra Mundial echó a perder.

Es tentador establecer una comparación durante el período entreguerras entre Arroyo Pareja y el puerto de Quequén, que fue estudiado por José Mateo (Mateo: 2015). Ambos fueron construidos en forma paralela por sendas compañías francesas y comenzaron su operatoria con cereales hacia finales de la década del 20 (1927 en el caso de Arroyo Pareja, 1929 para Quequén), creciendo ambos significativamente en tonelaje. Este crecimiento, que en el caso de Arroyo Pareja se comprueba aún con las dificultades del caso y en tiempos de sequía, no deja de causar perplejidad si se tiene en cuenta que se verifica en el contexto de la Gran Depresión. Esta circunstancia vivida por los dos puertos bonaerenses (y debemos en esto sumar al conjunto de los tres existentes en Bahía Blanca) lleva a plantearse si la historiografía económica del sud bonaerense debe ser tributaria de esquemas generados a nivel nacional y por eso globalizantes y que no dan cuenta de la especificidad local.

Los fenómenos regionales suelen estar ocultos por las estadísticas totales de una economía nacional cuando su volumen no impacta en ellas de forma relevante. Sin embargo, tal impacto a nivel regional y local suele generar efectos heterogéneos con la tendencia central, producto de estrategias (conservadoras o innovadoras) que los márgenes de decisión permiten a sus productores (Mateo, 2015:226).

El estudio detenido de las estadísticas de éstos y otros puertos a lo largo del país pueden y deben aportar muchísimo al conocimiento de los flujos de mercaderías y a la producción frumentaria en la época de la Gran Depresión, más allá de los clichés establecidos por la tradición histórica.

Bibliografía

A.A. V.V. (1928). *Álbum Centenario de Bahía Blanca. Homenaje de "La Nueva Provincia". 1828 – 11 de Abril – 1928*. Bahía Blanca: La Nueva Provincia.

Anónimo (9 de abril de 1933). “El puerto de Arroyo Pareja con su constante engrandecimiento señala el porvenir magnífico que les está reservado a Punta Alta”. *El Regional*, p.3.

Barjot, D. (1987) “L’innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles). Une réponse des firmes au défi de la demande publique?”. *Histoire, économie et société*. 6, 2, pp. 209-231.

Bertinat, G. (2002) “Gregorio Potenar”. *El Archivo*. II, 4, s/p.

Boletín Oficial de la República Argentina, 5 de noviembre de 1931.

Chalier, G. (2012) "L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine)". *Centraliens*. 620, pp. 58-60.

Chalier, G. (2015) "À la recherche du port perdu: el ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la Bahía Blanca". En De Marco (h), M. A.(Compilador); Girardi, M.B. &Robledo, J.P. (Eds.): *Acta de las 6tas.Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*. Rosario: Universidad Católica del Rosario, 177-194.

Chalier, Gustavo (2017): "Competencias entre hinterlands ferroportuarios en el sudoeste bonaerense: el caso del puerto de Arroyo Pareja". *XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. Recuperado de: <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/79-chalier.pdf>

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

Dehne (2008) "The Surprising Resilience of Transnational Networks during the First World War: The Case of Bunge & Born in Argentina." *Conference on Power, Institutions, and Global Markets: Mechanisms and Foundations of World-Wide Economic Integration, ca. 1850-1930*. Konstanz, Alemania: University of Konstanz. s/p

Dozo, A.L & Rodríguez, A. (1987). "El sistema portuario bahiense. Evolución y tráfico comercial. 1895-1914". *IV Jornadas de Historia Regional bonaerense*. Bahía Blanca: Fundación Banco Provincia de Buenos Aires. pp. 169-175.

Duffy de Muñoz, B. y Cardelli de Russo, E (1982). "Desarrollo operativo sectorial del puerto de Bahía Blanca: análisis y perspectivas". *Cuadernos del Sur*. 15, pp. 51-71.

Informes de plaza. Sucursal Punta Alta. Banco de la Nación Argentina, mecanografiados, Caja Bancos BIII-1, Archivo Histórico Municipal de Punta Alta.

Eraso, M. (2009). "Espacios litorales transformados: las áreas urbano-portuarias". *Párrafos Geográficos*. 8,2, pp. 53-68.

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

Mateo, J. (2015) "Entre la crisis y un puerto nuevo: las exportaciones agrícolas de la región de Puerto Quequén durante la Gran Depresión (1929-1939)". *Historiolo*. 6, 11, pp.220-250.

Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos (1932) *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*, mecanografiada.

Nueva Época (1922, 1923, 1924, 1925). Punta Alta

Pinilla, V. & Rayes, A. (2018) "How Argentina became a super exporter of food and agricultural products during the First Globalization". *Cliometrica*. 13,3. Recuperado de: http://www.ehes.org/EHES_107.pdf.

República Argentina. H. Senado de la Nación (1924). *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*. Buenos Aires.

Schroeder, R. & Pasciaroni, C. (2010) “Las funciones de intermediación. La ciudad de Bahía Blanca y su área de influencia (hinterland) como caso de estudio”. *VIII Bienal de Transformaciones Territoriales*. [CD-ROM]. Buenos Aires: UBA.