



HAL
open science

EL PUERTO COMERCIAL DE ARROYO PAREJA. UN EMPRENDIMIENTO FRANCÉS EN LA ARGENTINA DE COMIENZOS DEL SIGLO XX

Gustavo Chalier

► **To cite this version:**

Gustavo Chalier. EL PUERTO COMERCIAL DE ARROYO PAREJA. UN EMPRENDIMIENTO FRANCÉS EN LA ARGENTINA DE COMIENZOS DEL SIGLO XX. Quaderns d'Història de l'Enginyeria, 2012. hal-02903729

HAL Id: hal-02903729

<https://hal.science/hal-02903729>

Submitted on 21 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

EL PUERTO COMERCIAL DE ARROYO PAREJA. UN EMPRENDIMIENTO FRANCÉS EN LA ARGENTINA DE COMIENZOS DEL SIGLO XX

Gustavo Chaliar
gmchaliar@yahoo.com.ar

1.- De los propósitos del trabajo.

¿Bosquejar la historia del puerto comercial de Punta Alta en pocas páginas? ¿Es eso posible? Al menos, se intentará. Como todos saben, 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. Este trabajo tiene como norte poner en claro algunas cuestiones relativas al desarrollo histórico de un puerto marítimo de la Argentina. Se propone aportar elementos tendientes a la comprensión del intento del capital francés de construir un espacio económico y un circuito productivo de la región de Punta Alta a principios del siglo XX. Asimismo procura ser una contribución a la escasa bibliografía producida sobre este tema. La investigación que apoya este artículo 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.

1 La ciudad de Punta Alta (61.000 habitantes) se halla en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, a unos 700 km al sur de la ciudad de Buenos Aires y a 27 km de la ciudad de Bahía Blanca. 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. El Archivo Histórico Municipal fue creado en 1999 y tiene por objetivos resguardar, preservar y difundir su acervo documental. Su misión es la de inculcar el valor que poseen las fuentes en la divulgación del conocimiento del pasado, comprensión de los procesos históricos y la construcción de la identidad colectiva. Sus actividades 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, CDroms y una revista semestral de distribución gratuita, además de colaboración en medios gráficos y en emisiones radiales y televisivas locales (www.archivodepunta.com.ar , activo en Septiembre 2012).

2.- El granero del mundo.

A partir de mediados del siglo XIX y hasta 1930, se produjo en la Argentina una etapa signada por un enorme y veloz crecimiento económico que produjo cambios profundos. Insertado fuertemente en la economía global como proveedor de materias primas agropecuarias y sacando provecho de sus vastas llanuras fértiles, la Argentina vio cambiar radicalmente su fisonomía. En pocos años, la vasta Pampa, se vio atestada de ferrocarriles, puertos, suministros de aguas corrientes, y obras hidráulicas: la infraestructura necesaria para el despegue de un país que se convertía en “el granero del mundo” y como tal necesitaba de los trenes y las muelles para exportar su riqueza agrícola. El arribo de millones de personas desde Europa formó la fuerza de trabajo que hizo posible esta transformación, conjuntamente con el capital del Reino Unido básicamente y, en menor medida, de Francia. He aquí, en síntesis, la economía agroexportadora, el crecimiento orientado hacia fuera impuesto por la nueva división internacional del trabajo y por una *élite* oligárquica dirigente y positivista que se empeñaba en hacer de la Argentina un reflejo de la culta y desarrollada Europa finisecular².

2.1.- Bahía Blanca.

Si éste era el escenario general que contextualiza el tema de nuestro trabajo, debemos aproximarnos al ámbito geográfico donde se desarrolla (*loca simul et tempora, ubi et quando gestae sunt, considerare oportet*, dijo hace mil años el hagiógrafo Hugo de San Víctor).

La bahía Blanca está ubicada sobre el Atlántico, unos 700 km al sur de la ciudad de Buenos Aires. Es una escotadura que rasga el continente, en el límite entre la fértil Pampa y la áspera Patagonia. En su interior alberga numerosos bancos e islas; muchas de estas formaciones afloran o varían de

2 A esta etapa, de la que la Argentina ofrece uno de los ejemplos paradigmáticos de América Latina, el gran historiador argentino Tulio Halperin Donghi la llamó “*de madurez del orden neocolonial*” (Cfr. HALPERIN DONGHI, Tulio (2001) *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid, Alianza, 280 y ss.) Para este período, el lector curioso puede consultar a FERRARI, Gustavo y GALLO, Ezequiel (1979) *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana; RAPOPORT, Mario (2000) *Historia económica, política y social de la Argentina: 1880-2000*, Buenos Aires, Macchi; DI TELLA, Torcuato (1998) *Historia social de la Argentina contemporánea*, Buenos Aires, Troquel. Para una perspectiva cultural, véase JITRIK, Noé (1982) *El mundo del 80*, Buenos Aires, CEAL.

extensión y contorno al compás de las amplias mareas y determinan canales estrechos, cambiantes y laberínticos entre ellas. Charles Darwin nos dio una fantasmagórica descripción del paisaje cuando visitó esas aguas en septiembre de 1832:

*“Esas Islas merecen mejor el nombre de bancos; consisten en un barro tan blando, que resulta imposible andar por él, ni siquiera una distancia corta; mucho de ellos están coronados por juncos muy largos, y en marea alta solamente sus puntas son visibles. Desde nuestro bote no podíamos ver nada en el horizonte sino esos llanos estratos de barro [...] [el agua] tenía una muy rara apariencia, tomando características de tierra y agua, sin las propiedades de ninguna de ellas. El día no estaba muy claro, había una refracción muy fuerte, o como dicen los marineros ‘las cosas flotaban en el aire’. El único objeto que no estaba a nivel era el horizonte; los juncos nos producían el efecto de matorrales suspendidos en el aire sin que nada los sostuviera y el agua nos parecía barro, y el barro agua”*³.

En la bahía Blanca se encuentran dos grandes fondeaderos naturales. Uno, situado en el interior, es donde se encuentra actualmente el complejo de puertos de la ciudad de Bahía Blanca⁴. El otro, a unos treinta kilómetros del primero hacia mar abierto, es conocido como Puerto Belgrano. En él se asientan actualmente la Base Naval más importante de la Argentina y Puerto Rosales, el puerto comercial de Punta Alta (antiguamente denominado Arroyo Pareja, por situarse a orillas de un pequeño estuario).

Hacia 1900, la ciudad de Bahía Blanca se despertaba de su largo sueño de fortín que fue en sus orígenes y comenzaba a querer ser un centro comercial de importancia. La evolución demográfica atestigua dicho crecimiento: de los 2.096 habitantes con los que contaba en 1881, pasa a 14.600 en 1901 y a 44.143 en 1914, de los cuales el 48% eran extranjeros⁵. La ciudad atraía enormes can-

3 DARWIN KEYNES, RICHARD (Ed) (1988) *Charles Darwin's Beagle diary*, Cambridge, Cambridge University Press, 99 (trad. G. Chalier).

4 La ciudad de Bahía Blanca (320.000 habitantes), fundada en 1828 como fuerte de avanzada contra los indígenas, a fines del siglo XIX cobró un rápido desarrollo merced a la llegada del ferrocarril. Actualmente, además de ser un nodo ferroviario y carretero, es un centro industrial y comercial de gran importancia. Su complejo de puertos marítimos es uno de los más importantes del país.

5 Los datos censales están extraídos de RECCHI, Enrique (2002) *Bahía Blanca. 175 de historia en historias*, Bahía Blanca, Encestando. La cifra de extranjeros no incluye, claro está, los hijos y

tidades de capitales e inmigrantes, que transformaron su faz y la convertiría en esa ciudad que quería ser una pequeña París, con parques, *promenades* y palacetes estilo francés que levantaba su próspera burguesía (aunque en sus arrabales se hacinaran en conventillos y casuchas los europeos- italianos, españoles, griegos, rusos, croatas, polacos- que constituían la fuerza laboral que posibilitaba el “Progreso”).

El primer (y a la postre principal) puerto bahiense, Ingeniero White, había sido construido por la compañía británica *Ferrocarril del Sud* en 1885 y era un simple muelle de hierro en sus comienzos, pero 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 eficientes⁶.

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. Los temores a la competencia no eran infundados: ya en 1884 se hablaba de un proyecto para construir y explotar un muelle de cargas contiguo al sitio otorgado a la empresa ferrocarrilera. Pero fue precisamente en los albores del siglo XX cuando el *Ferrocarril del Sud* sufrió el más serio reto a sus intereses.

3.- El proyecto Godio.

Luis Linck, junto a su hermano Augusto, conformaba desde 1886 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 próxi-

nietos de éstos nacidos en la Argentina y que por el *ius solis* que rige en el país, son argentinos.

6 Véase 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: MATEO, José Antonio; NIETO, Agustín (comp.) *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 164.

mo 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, en La Plata. 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. El representante de Linck en Europa, Guglielmo Godio, (un abogado, poeta, explorador y aventurero italiano vinculado a la colonización de tierras en la Argentina y conocido en círculos de poder europeos y americanos) intentó acercar esos fondos⁷. Tal vez Godio haya actuado con cierta felonía dado que, 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 el literato devenido *uomo d'affari* 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. El jefe de la misión de estudios, Louis Victor Kunkler, había participado en las obras del puerto de Burdeos⁸, que realizó *Hersent et Fils*. Este dato no deja de tener su importancia porque hablaría de una cierta vinculación entre Godio y la casa *Hersent*, y el primer intento de penetración de esta última en la región sur de Buenos Aires, donde desarrollaría una importante actuación, según se verá más adelante. 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. Principia el informe con una reseña de la ciudad de Bahía Blanca con relación a su puerto,

“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 y

7 Sobre la novelesca vida de Godio y su actuación en Bahía Blanca, véase: CHALIER, Gustavo (2010a) “El affaire Godio y el primer intento de construcción portuaria en Arroyo Pareja”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Año 3, N° 3, 115-124.

8 *The Review of the River Plate*, Septiembre 21, 1901, 457.

donde está ejecutando, en este momento, trabajos de ampliación y de dragado que le deben dar a las aguas una profundidad de 7 m. con marea baja, es decir, un poco menor que la de los puertos de Buenos Aires y La Plata.

Pero esta profundidad, equivalente a 23 pies ingleses, según la propia afirmación de la Compañía del Ferrocarril del Sud, en su informe a sus accionistas del 9 de octubre último, es hoy insuficiente para asegurar al comercio de la República su total desenvolvimiento, ya que ella no puede convenir más que a navíos de 3 a 4 mil toneladas, mientras que su futuro tráfico exigirá un puerto de 9 a 10 metros, pudiendo recibir buques de 8 a 10.000 toneladas y más”⁹.

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”¹⁰.

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,

9 KUNKLER, Louis Victor (1901) *Port Commercial de Bahía Blanca à Puerto Belgrano. Rapport de l'ingénieur chef de la mission d'études*, 2, Archivo Histórico Municipal, Documentos de Puerto Arroyo Pareja, caja F-1(traducción: Gustavo Chalier).

10 *Ibidem*, 2 y 3.

*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”*¹¹.

Entonces, el proyecto era algo más que la construcción de muelles ribereños a Puerto Belgrano: era la idea de un vasto plan de poblamiento y colonización (¡aquí entra en el juego de Godio!) 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”*¹².

11 *Ibidem*, 16.

12 *El Porteño* (abril 9 de 1900), 1.

El belicoso tono del artículo transcrito oculta la pavora de la burguesía bahiense. Temor por la creación de un nuevo foco poblacional y comercial en derredor del puerto de Arroyo Pareja, con la consiguiente 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, sino 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 [...]”*¹³.

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.

13 *La Nueva Provincia*, julio 20 de 1900, 1.

Finalmente Godio no logró reunir los fondos suficientes para comenzar con la obra y la concesión cayó. 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 productivo¹⁴.

4.- 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 año¹⁵. 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 Godio¹⁶; 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 desme-

14 Cfr. CHALIER, Gustavo (2004) "Inversiones francesas para el sur bonaerense", *Todo es Historia*, N° 441, 30-38.

15 REPÚBLICA ARGENTINA (1905) *Registro Nacional de la República Argentina, 1° cuatrimestre de 1905* (2° tomo), Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría, 1.609.

16 *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, abril 22 de 1905, 13.

suradamente 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*”¹⁷. 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.

5.- 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 época¹⁸. El ramal fue concesionado en diciembre de 1903 (ley N° 4279) a Diego de Alvear, poderoso terrateniente que negoció la concesión a un grupo financiero francés. 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*

17 *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, abril 22 de 1905, 13.

18 Dos características diferencian este proyecto del resto de los emprendimientos ferroviarios de la provincia y aún del resto de la República: a) el origen del capital financiero, francés y no británico; b) el trazado de la línea que evitaba el consabido modelo radial, con una orientación oeste-este, centralizado en la Capital (origen del “país abanico”, definido por Alejandro Bunge); antes bien, el modelo seguía una línea norte- sur, uniendo Rosario con Punta Alta y cortando transversalmente los principales ramales de las compañías inglesas. Este particular trazado hizo necesarias obras de ingeniería destinadas a salvar empalmes de los ferrocarriles de la competencia, o para franquear la topografía, a veces complicada, de la zona. En el distrito, aún hoy puede observarse los siete puentes de hierro que atraviesan el río Sauce Grande.

línea"¹⁹. En efecto, para la empresa ferrocarrilera éste era un punto de fundamental importancia y la *raison d'être* de la compañía: la unión de los dos puertos cerealeros más importantes de la República por ese entonces. "*Un ferrocarril sin puerto – ha dicho un estudioso como Ricardo Ortiz – era más ineficaz que sin locomotoras*"²⁰.

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.

Diego de Alvear negoció y obtuvo del gobierno nacional el permiso para establecer un muelle comercial en Puerto Militar el 29 de septiembre de 1906. Finalmente, transfirió su concesión, como era de esperar, a la *Compagnie de Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano* el 16 de mayo de 1907.

El contrato firmado el 4 de junio de 1907 entre el Estado argentino y 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 Muelle C. Fue dotado de todos los servicios inherentes a la función, pero lo exiguo de sus dimensiones conspiró para que fuera 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

19 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER 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*, París, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1917, 5 (traducción: Gustavo Chalier).

20 Cit. por CAVIGLIA, Jorgelina (1993) *Ingeniero White. La huelga de 1907*, Bahía Blanca, Museo del Puerto de Ingeniero White, 47.

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.

6.- El puerto de Pagnard.

El ingeniero Abel Julien Pagnard²¹ (nacido en Changé, departamento de Mayenne, en 1859) 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 Belgrano²².

El plano general del Puerto Comercial de Bahía Blanca presentado en el Ministerio de Obras Públicas, firmado por Pagnard el 14 de marzo de 1906, da cuenta de la magnitud del proyecto. El complejo 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 res-

21 Cfr. CHALIER, Gustavo (2010b) "El ingeniero Abel Julien Pagnard. Técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina) /Abel Julien Pagnard, engineer, technician and entrepreneur. His experience in Punta Alta (Argentina)", *Revista de Obras Públicas*, n° 3.513, Año 157, 43-56.

22 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 Bahía Blanca-Puerto Belgrano", N° 89AQ1472. Dichos documentos son de propiedad privada y no son comunicables salvo expresa autorización de SPIE S.A.

pectivos galpones. La punta del referido muelle alcanzaría al canal de acceso al puerto. 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 marea. Ésta serviría para compensar las pleamares y bajamares, manteniendo constante el nivel del agua (mediante un sistema de esclusas) de la dársena de flotación. La misma, limitada por el lado oeste de la gran escollera, tendría un ancho de doscientos cincuenta metros 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, todos dotados con vastos galpones. 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, pero ya probadas en otros puertos donde desarrolló tareas. 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 Rosario²³.

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.

23 Cfr. CHALIER, Gustavo (2004) "Inversiones francesas para el sur bonaerense", *Todo es Historia*, N° 441,32 y ss.; CHALIER, Gustavo (2002) "El Puerto Comercial de Punta Alta", *El Archivo*, N° 4, 5.

7.- 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; 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 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”*²⁴.

24 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO- BELGRANO (1923) *Rapport du Conseil d'Administration, Assemblées Générales 1908-1923*, París, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 5 (traducción Gustavo Chalier).

8.- 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”*²⁵.

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 impresionante conjunto de obras imaginado por Pagnard estaba aún lejos de poder realizarse y lo que en su momento prometía ser el puerto

25 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, 4 y 5.

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 contraatacaron, ofreciendo sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas, agregando un factor más de presión al asunto. Esta acción, claro, era *pour la galerie*, porque lo hacían a sabiendas que el gobierno no precisaba ni White ni Galván para concretar sus proyectos. La intención de salir al ruedo comprometiendo a la compañía francesa a vender a un precio lo más bajo posible su puerto. Obligados, los franceses tuvieron que caer en el juego inglés. En julio de 1923, ofrecieron a precio de costo las instalaciones al gobierno.

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”²⁶.

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 instala-

26 Nueva Época, Marzo 21 de 1923, 1.

ciones 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 Huínca 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”*²⁷.

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 blanco sobre negro la feroz 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, que resumía el conflicto de esta guisa:

“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,

27 El *Yunque*, Agosto 14 de 1925, 3.

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”²⁸.

Y más adelante, con un dejo de resignación, expresó el informante: “Bahía Blanca es una ciudad que está prácticamente en manos de los ingleses...”²⁹.

La primera sección del Muelle Nacional se inauguró en 1930, lo que canceló toda discusión.

9.- Epílogo: de la crisis a la nacionalización.

Escapando de los límites cronológicos impuestos al presente trabajo, se trazará una breve semblanza del destino inmediatamente posterior que le 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

28 Citado por LEPORI DE PITHOD, María Estela (1998) *Selección de informes franceses sobre la Argentina. 1979-1930*, Mendoza, Facultad de Filosofía y Letras/Universidad Nacional de Cuyo, 61-62 (énfasis mío).

29 *Ibidem*, 63.

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. En ese contexto, el viejo puerto pasó a denominarse Puerto Rosales (en homenaje a un marino, héroe de las guerras de la independencia) y fue puesto bajo administración de la Armada que, luego de un incendio, desmanteló galpones, grúas y edificaciones consideradas obsoletas, desactivándolo en forma total. El traspaso operado a la administración de puertos de la Nación en la década del '60 y luego a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, logró una parcial reactivación, sobre todo a partir de la instalación de dos monoboyas para carga y descarga de petróleo.

10.- Conclusiones.

Como se vio a lo largo de las páginas precedentes, el intento por crear un espacio alternativo y rival al hegemónico impuesto por el capital británico en la región de la bahía Blanca generó una lucha de intereses que condicionó el desarrollo de la región. Disputa que tuvo como actores principales no solamente a los accionistas de Londres y París sino también a sus eventuales aliados locales: comerciantes, políticos, oficiales de la Armada, órganos de opinión pública, etc., enrolados en uno y otro bando según conviniera a sus intereses de momento. En esta contienda, el capital inglés llevó las de ganar, obstruyendo con su inmenso poder de lobby los proyectos franceses que, por otra parte, adolecían también de serias desventajas en cuanto a su concepción y puesta en práctica. En realidad, nunca el capital francés con intereses en Punta Alta pudo competir con el británico instalado en Bahía Blanca. El volumen de capital invertido siempre fue mucho menor que el inglés. Por otra parte, el desembarco de los franceses en la región se produjo con notable retraso, encontrando ya a los ingleses sólidamente instalados en la región, con un modelo económico poderoso y funcionando y con su red de intereses políticos y sociales armada y que demostró ser poderosa.

11.- Referencias.

11.1.- Documentación editada e inédita.

- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER 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 ROSARIO À PUERTO- BELGRANO (1923) *Rapport du Conseil d'Administration, Assemblées Générales 1908-1923*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer.
- KUNKLER, Louis Victor (1901) *Port Commercial de Bahía Blanca à Puerto Belgrano. Rapport de l'ingénieur chef de la mission d'études* (Archivo Histórico Municipal, Documentos de Puerto Arroyo Pareja, caja F-1).
- 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.
- LEPORI 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, 1º cuatrimestre de 1905 (2º tomo)*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría.

11.2.- Diarios y periódicos.

- 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. A journal dealing with financial, economic and shipping affairs*, Buenos Aires.

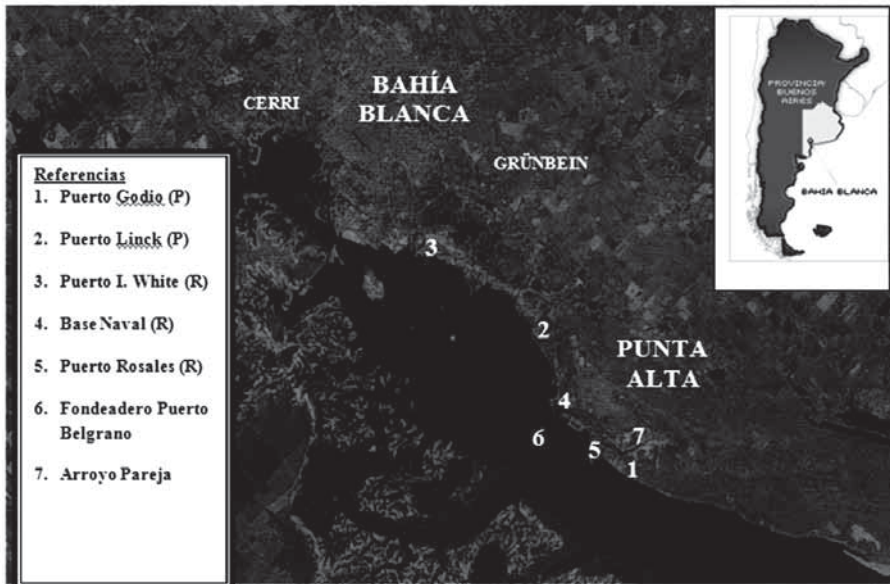
11.3.- Referencias bibliográficas.

- CAVIGLIA, Jorgelina (1993) *Ingeniero White. La huelga de 1907*, Bahía Blanca, Museo del Puerto de Ingeniero White.
- CHALIER, Gustavo (2002) "El Puerto Comercial de Punta Alta", *El Archivo*, N° 4, 2-9 .
- CHALIER, Gustavo (2004) "Inversiones francesas para el sur bonaerense", *Todo es Historia*, N° 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: MATEO, José

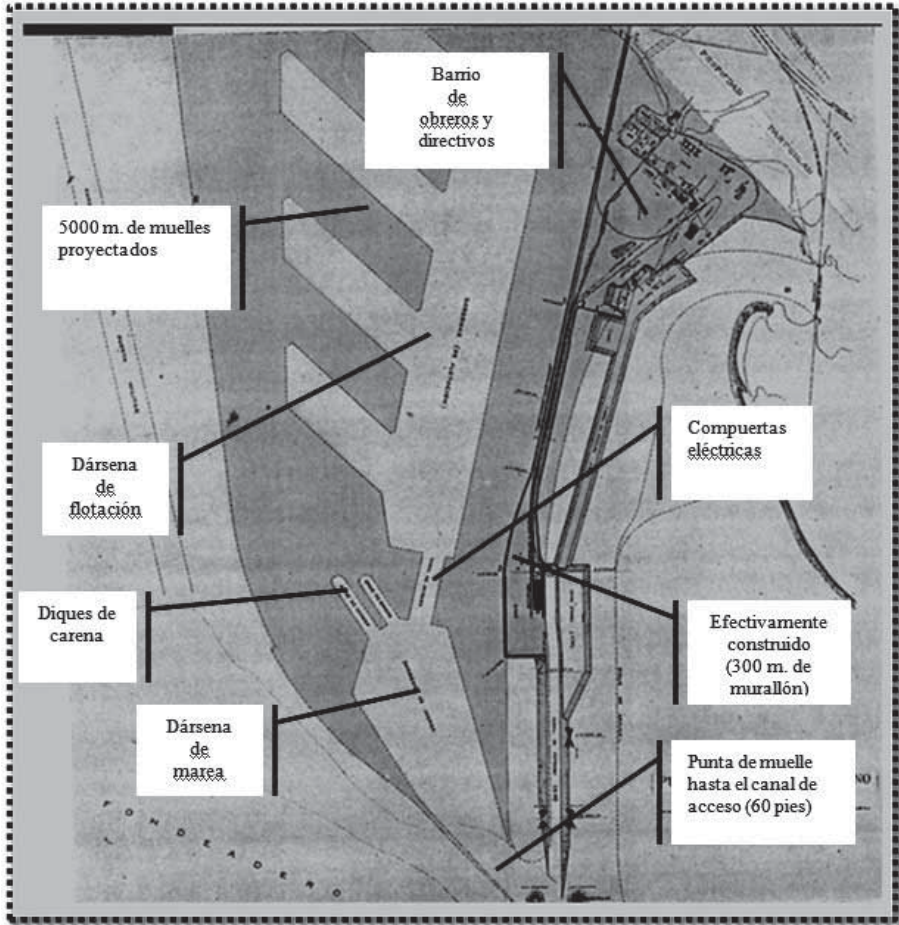
- Antonio; NIETO, Agustín (comp.) *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 163-172.
- CHALIER, Gustavo (2010a) "El affaire Godio y el primer intento de construcción portuaria en Arroyo Pareja", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Mar del Plata, Año 3, N° 3, 115-124.
 - CHALIER, Gustavo (2010b) "El ingeniero Abel Julien Pagnard. Técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina) /Abel Julien Pagnard, engineer, technician and entrepreneur. His experience in Punta Alta (Argentina)", *Revista de Obras Públicas*, n° 3.513, Año 157, 43-56.
 - DARWIN KEYNES, RICHARD (Ed) (1988) *Charles Darwin's Beagle diary*, Cambridge, Cambridge University Press.
 - DI TELLA, Torcuato (1998) *Historia social de la Argentina contemporánea*, Buenos Aires, Troquel.
 - FERRARI, Gustavo y GALLO, Ezequiel (1979) *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana.
 - HALPERIN DONGHI, Tulio (2001) *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid, Alianza.
 - JITRIK, Noé (1982) *El mundo del 80*, Buenos Aires, CEAL.
 - RAPOPORT, Mario (2000) *Historia económica, política y social de la Argentina: 1880-2000*, Buenos Aires, Macchi.
 - RECCHI, Enrique (2002) *Bahía Blanca. 175 de historia en historias*, Bahía Blanca, Encestando.



Abel Julien Pagnard (1859-1913)



Estuario de la Bahía Blanca y sus puertos, realizados (R) y proyectados (P)



Esquema del puerto proyectado por el Ingeniero Pagnard