



HAL
open science

Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)

Gustavo Chalier

► **To cite this version:**

Gustavo Chalier. Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919). María Emilia Sandrín. Argentina de puertos, Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pp.269-294, 2013, 978-987-1358-20-5. hal-02903804

HAL Id: hal-02903804

<https://hal.science/hal-02903804>

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.

**Guerra y conflictos: La *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca*
y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)**

Gustavo Chalier
Archivo Histórico Municipal de Punta Alta
gmchalier@yahoo.com.ar

El objetivo de esta ponencia es describir sucintamente el proceso de constitución de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano)*, responsable de la construcción del actual Puerto Rosales (ex Arroyo Pareja) de Punta Alta y las consecuencias que la crisis de la I Guerra Mundial y el mal manejo empresario tuvieron en el desarrollo posterior del proyecto francés.

Palabras clave: puertos-inversiones francesas-Puerto Rosales- Arroyo Pareja- historia regional

**War and conflicts: The *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca*
and the construction of the port in Arroyo Pareja (1912-1919)**

Gustavo Chalier
Archivo Histórico Municipal de Punta Alta
gmchalier@yahoo.com.ar

The goal of this paper is to describe briefly the process of establishment of the *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano)*, responsible for the construction of the Puerto Rosales (former Arroyo Pareja), and the consequences of World War I's crisis and the bad management in the subsequent development of the French project.

Keywords: port-French investment- Puerto Rosales -Arroyo Pareja-regional history

**Guerra y conflictos:La *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca*
y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)**

Gustavo Chaliér
Archivo Histórico Municipal de Punta Alta
gmchaliér@yahoo.com.ar

Propósitos generales

El objetivo de esta ponencia es describir sucintamente el proceso de constitución de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano)*, responsable de la construcción del actual Puerto Rosales (ex Arroyo Pareja) de la ciudad de Punta Alta. También busca poner en evidencia las consecuencias que la crisis de la I Guerra Mundial y el mal manejo empresario tuvieron en el desarrollo posterior del proyecto francés.

Este trabajo, cuyas afirmaciones y conclusiones están sujetas a revisión, es parte de uno más amplio que se viene desarrollando desde el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y que tiene por objetivo investigar y dar a conocer el importante conjunto de inversiones francesas que había en la ciudad en las primeras décadas del pasado siglo.

Estudios en Puerto Belgrano

Desde antaño, la zona de Puerto Belgrano, dentro del estuario de la bahía Blanca, se vislumbró como la más apta de la zona para construcciones portuarias: Félix Dufourq y Luigi Luiggi determinaron que allí se construya la Base Naval de Puerto Belgrano. Posteriormente, en el siglo XX, la región fue objeto de numerosos estudios por parte del estado o de privados que deseaban levantar allí instalaciones comerciales.

Bajo la administración del presidente Manuel Quintana, se designó una comisión de estudios el 10 de enero de 1905 a fin de realizar las acciones pertinentes para la instalación de un puerto comercial en las costas atlánticas.

Esta decisión estaba motivada por el atoramiento que el puerto de Ingeniero White venía sufriendo en esa campaña cerealera y que lo mostraba como insuficiente para sostener por sí mismo el volumen creciente de granos para su embarque.¹

Esta misión técnica dictaminó que el mejor lugar para el establecimiento de un puerto comercial era la desembocadura del arroyo Pareja.

Meses más tarde, el 17 de noviembre de ese año, se designó otra comisión de estudios de las costas, cumpliendo de ese modo con la Ley N° 4580 que ordenaba el estudio de las costas a fin de establecer precisamente los lugares aptos para construcciones portuarias.² Estos estudios confirmaron los efectuados anteriormente, y ubicaron a Puerto Belgrano como sitio óptimo para la instalación de un puerto de aguas profundas.

La concesión Pagnard del puerto de aguas profundas

En base a los dictámenes de la comisión de estudios, el 26 de agosto de 1905, un proyecto del Ministerio de Obras Públicas estableció construir, por cuenta del Estado, un puerto de aguas profundas cercano al Puerto Militar.³

La Memoria del Ministerio de Obras Públicas expresó, sobre el proyecto diseñado por Pagnard para el Estado:

*“El Puerto Comercial de Bahía Blanca, por razón de la extensión considerable de las regiones que está llamado á beneficiar y del aumento continuo de la producción de dichas regiones, debe construirse en un punto de fácil acceso para los más grandes vapores previstos de alta mar, y ubicado de tal modo que los gastos de su conservación se reduzcan al mínimo.”*⁴

Y ese punto no debe ser otro que Puerto Belgrano, conforme a la fundamentación que seguía:

“Para responder á todas las necesidades, se ha proyectado el puerto con su entrada en las aguas hondas de la rada que precede el Puerto Militar, de fácil acceso para los más grandes vapores (30p.) en cualquier estado de marea. Las corrientes que se encuentran no pueden impedir la navegación, y los vientos, si bien son algunas veces violentos, no adquieren sin embargo jamás el carácter de tempestuosos ni huracanados,

¹ Cf. *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 8 de julio de 1905, p. 15

² *Registro Nacional de la República Argentina*, 3° cuatrimestre de 1905, p.1822

³ Cf. *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*, 1905-1906, pp. 270-276

⁴ *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*, junio de 1905 a marzo de 1906, p.412

El punto elegido es el más cerca de la ciudad de Bahía Blanca, con acceso inmediato á las aguas hondas, próximo al Puerto Militar, pero fuera de su zona y situado de tal manera que no incomode el movimiento de los navíos que van á ese puerto.

Más cerca de Bahía Blanca, las aguas hondas se encuentran lejos de la costa, y hubiera sido necesario construir un canal de acceso muy largo, á través de bajos fondos, canal que se podría dragar, pero cuya conservación será siempre costosa.

En Puerto Belgrano, por el contrario, el puerto ha sido proyectado con su entrada directa en aguas hondas de 30 p. en marea baja, y no ha de construir ni conservar canal alguno. Además, se ha ubicado el puerto al costado del arroyo Pareja, rectificado y profundizado, lo que permite incluir este arroyo en el puerto y construir en su orilla un muro de atraque para grandes vapores.

La gran ventaja del arroyo Pareja, que recibe solamente las aguas de las mareas, la constituye el poder servir de dársena de limpia, que acumulará las aguas durante el flujo en una extensión de varios kilómetros y que dejándolas escurrir durante el reflujó con cierta velocidad por un canal dragado, facilitará el arrastre de los depósitos poco importantes que se habrían podido producir durante el flujo en el antepuerto.”⁵

Resumiendo, la Memoria deja bien en claro las ventajas comparativas de Puerto Belgrano por sobre el área de White:

- Su condición de fondeadero natural, con una profundidad de 30 pies.
- El escaso mantenimiento de esa profundidad.
- El fácil acceso desde el mar de barcos de gran calado, sin necesidad de canales.
- El arroyo Pareja que, dada su condición de entrada de mar, es particularmente útil para limpiar de sedimentos el puerto.
- Su proximidad de Bahía Blanca y su zona productiva, lo que implicaba disponibilidad de mercaderías y de vías de comunicación

En septiembre, la Cámara de Diputados aprobó el proyecto, pero este quedó frustrado por falta de fondos estatales.

Y aquí es donde entra el ingeniero Abel Pagnard en esta historia. Trabajó para la empresa constructora *Hersent* en obras portuarias en Europa hasta que, en 1902 se lo designó para representar a la empresa en la firma del contrato de construcción del puerto de Rosario, de las que fue hasta 1905 Director General de obras.

⁵ Ib., pp. 412 y 413

En 1906 abandonó la empresa *Hersent*. Aunque siempre mantuvo una relación estrecha y personal con los dueños. Fue en esa época que el gobierno argentino contrató sus servicios durante dos años fue adscripto al Ministerio de Obras Públicas en el Departamento de Hidráulica recientemente conformado. Allí trabajó en la preparación y redacción de los proyectos definitivos de ampliación del puerto de Buenos Aires y de un canal entre éste y La Plata. Asimismo, en base a los estudios realizados por las comisiones de ingenieros de 1905, elaboró el proyecto oficial para la construcción de un gran puerto comercial en aguas de la bahía Blanca, en Arroyo Pareja⁶.

El ingeniero Pagnard, no obstante, aprovechó su puesto en el Ministerio de Obras Públicas. El 8 de enero de 1906, el gobierno lo autorizó a realizar un proyecto para la construcción de un puerto de aguas profundas en Arroyo Pareja, en el sitio indicado por la comisión.

Las tierras afectadas por el emprendimiento (cincuenta hectáreas) eran propiedad de la empresa *Alberto Lartigau, Ernesto Tornquist y Compañía*.

El 11 de abril de 1907, Pagnard informó a Lartigau de sus planes y de la factibilidad de que la concesión le fuera otorgada. Ante tal posibilidad, unos meses después, el 5 de junio, Lartigau pidió a cambio de los terrenos un 25 % de la propiedad de la concesión.

Finalmente, por la ley N° 5574 del 15 de septiembre de 1908, el ingeniero Pagnard obtuvo su tan ansiada concesión. Según lo dispuesto por el artículo 1° de la norma legal sancionada por el Congreso de la Nación, Pagnard debería

“...construir y explotar por el término de sesenta años a contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial en la desembocadura del Arroyo Pareja, cerca del Puerto Belgrano (Bahía Blanca), y con una profundidad de treinta pies en mareas bajas”

El conjunto de las obras están descriptas en el artículo 2° de esta suerte:

“Las obras consistirán en dársenas y muelles hasta un perímetro de cinco mil metros y depósitos dotados de pescantes para el depósito de mercaderías y frutos del país: correas transportadoras y elevadores de granos, vías férreas y demás obras que sean necesarias para el servicio del puerto”.

El mismo artículo determinó que Pagnard se vería acogido a la ley N° 3908, relativa a la construcción y explotación de elevadores de granos, que formarían parte del puerto.

⁶ Para una biografía de Pagnard, cfr. Chaliar, Gustavo: “El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)”.

El artículo 3° establece claramente que la construcción de las instalaciones se desarrollaría en cinco secciones.

“La primera sección consistirá en las obras iniciales y las demás necesarias a la habilitación completa del servicio, para una extensión de mil metros de muelle de atraque para carga y descarga.

Las demás secciones serán determinadas entre el Poder Ejecutivo y el concesionario de acuerdo a las exigencias del movimiento del puerto, considerándose que el concesionario está obligado a construir otra sección de mil metros de muelle con sus servicios accesorios, cuando el movimiento haya llegado a quinientas mil toneladas por año y por sección, durante dos años consecutivos y así, proporcionalmente, para las demás secciones”

La ley no indica si esas quinientas mil toneladas/año eran de cereales únicamente o comprendía también otros tipos de carga. Se debe suponer que el texto refería al movimiento general del puerto. La cifra era alta, pero no desmesurada; como comparación, por Ingeniero White, y solamente en concepto de trigo, salían más de medio millón de toneladas por año en aquella época. No obstante y según se verá más adelante, esta cláusula fue un corsé de hierro que terminó asfixiando al emprendimiento francés.

El artículo 4° disponía que,

“Sin perjuicio de lo expuesto en el artículo que antecede, fijase el plazo de tres años como máximo, después de terminada la primera sección, para empezar las obras de la segunda sección, de mil metros de muelles, que deberá quedar concluída a los treinta meses de comenzada.

Para la ejecución de las secciones siguientes regirán los mismos plazos que podrán ser prorrogados por el Poder Ejecutivo, siempre que el movimiento del puerto no hubiera aumentado en los años anteriores.

En el caso de no realizarse cualquiera de las secciones en los plazos determinados, se considerará caduca la concesión para las secciones no ejecutadas”

Vale decir que se esperaba que en un plazo de poco más de diez años el enorme puerto estaría totalmente concluido y en condiciones de ser operado, lo cual habla del optimismo en la fuerte inyección de capitales que requería la construcción.

El artículo 5° hablaba de los empalmes ferroviarios, vitales para el funcionamiento de un puerto.

La punta de riel del *Ferrocarril Rosario- Puerto Belgrano*, construido y explotado por una compañía francesa muchos de cuyos accionsitas lo eran del Puerto de Rosario, distaba del puerto poco más de tres kilómetros de Arroyo Pareja. El *Ferrocarril Sud* se encontraba solamente un poco más distante, lo

cual hacía que primariamente ambos se vieran beneficiados por las obras portuarias. Puerto Pagnard se convertiría en la salida lógica y natural de la empresa ferroviaria francesa.

El artículo 8º es importante porque determinaba los plazos de inicio y entrega de la primera sección del puerto:

“Dentro del plazo de seis meses de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo, y dentro de los seis meses de la fecha del contrato presentará al poder ejecutivo, para su aprobación los estudios, planos definitivos, cómputos métricos y análisis de precios unitarios, presupuestos y especificaciones para la construcción del puerto.

Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de la fecha de aprobación de los planos, presupuestos, etc.; y dentro de los treinta meses de la fecha del comienzo de las obras deberán ser terminados los mil metros de muelle y accesorios de servicio de puerto, correspondiente a la parte inicial de la primera sección”

Es así que, a más tardar, las obras tendrían que haberse iniciado a mediados de 1910, lo cual no ocurrió, como se verá más abajo.

Los artículos 7º y 11º establecen el derecho de inspección de obras por parte del Estado y la libre entrada de los buques gubernamentales, sin pago alguno de tarifas, respectivamente.

Los artículos 13º y 14º, a su vez, hablaban de las tierras concedidas al emprendimiento, lo cual era vital para el desarrollo pleno del mismo.

“Declárase de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley, pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto, su acomodo, línea y empalme, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo” (art. 13)

“El concesionario podrá ocupar gratuitamente con las obras todos los terrenos de playa que le sean necesarios; los de ribera podrá ocuparlos también, previa expropiación si fuesen particulares...” (art. 14)

Por otra parte, se autorizaba la libre introducción, sin los derechos de importación, de todos los materiales extranjeros que Pagnard considerase necesarios para la obra, aunque se excluían aquellos que, a juicio del gobierno, pudiesen ser suplantados por otros de origen nacional (art. 15).

Pagnard tuvo que depositar veinticinco mil piastras en caución si no cumplía lo acordado en el artículo 8°. Como el ingeniero consideró ese plazo muy exiguo, se le extendió un aplazamiento de un año más, por medio de la ley N° 6714 del 29 de septiembre de 1909.

Las condiciones establecidas en el contrato fueron, en su momento, objeto de comentarios por parte de la *Revista Comercial de Bahía Blanca*.

*“El proyecto comprenderá una extensión de cinco mil metros de muelles, en el que habrá depósitos, pescantes para la manipulación de mercaderías, correas transportadoras y elevadoras de granos, vías férreas, subprefectura y oficinas anexas. En una palabra, el nuevo puerto estará dotado de todos los elementos necesarios para clasificarle entre los puertos de primera categoría”.*⁷

Y si bien saluda a la iniciativa con beneplácito, desliza una opinión que, a la postre, cobraría el rango de profecía:

*“Ya en años anteriores, la Revista Comercial, en contra de la mayoría de la prensa local, negó la necesidad y conveniencia del establecimiento de un puerto en arroyo Pareja, dadas las esperanzas que ofrecían los puertos Ingeniero White y Galván, Hoy que esas esperanzas se hallan casi del todo realizadas, y que esos puertos tienen una capacidad de trabajo de dos millones de toneladas, volvemos por nuestra idea. A nuestro parecer, colocado al lado de inversiones formidables, el nuevo puerto será un fiel reflejo del de la Plata [sic]: es decir, que su movimiento y los beneficios que reportará á la nación no serán proporcionales á lo que serían de esperar, dada la amplitud del proyecto que abarca.”*⁸

La realización de las obras en Arroyo Pareja estuvieron se demoraron más de lo previsto. Estas dilaciones fueron vistas con enojo e impaciencia por la opinión pública local, temerosa de que el asunto Pagnard no fuera más que un *bluff* de los tantos que había sufrido en relativamente pocos años.

Mientras retrasos burocráticos atrasaban el proyecto, Pagnard no se quedó cruzado de brazos. A partir de 1908 se vinculó con la importante *Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics*, empresa con sede en París, constructora de ferrocarriles y puertos en Europa Oriental, China e Indochina. Poco antes de la I Guerra Mundial, la *Régie* se hallaba entre las cinco empresas más importantes en su ramo⁹.

El 24 de agosto de 1909, Pagnard terminó por firmar un acuerdo con la *Régie* mediante el cual le cedía los derechos de concesión como única propietaria. La compañía podría hacer uso de la opción luego

⁷ *Revista Comercial de Bahía Blanca*, 12 de septiembre de 1908, p. 17

⁸ *Ib.*, p. 17

⁹ Barjot, Dominique: “L’innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles)”, p.214 y “Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914)”, p. 369

que el gobierno promulgase una nueva prórroga de otro año. El contrato fue firmado entre Pagnard y el Presidente-Director de la *Régie*, conde Georges Vitali, quien sucedió a su padre en 1910, a la muerte de éste. Dicho documento daba al ingeniero francés una participación en los beneficios, además de confirmarlo como ingeniero consultor, encargado de la construcción portuaria y accionista de la sociedad a conformarse.

También adquirió, en junio de 1910, diez hectáreas más a *Lartigau, Tornquist y Cía*, totalizando sesenta las que pasaron a ser afectadas por el proyecto.

El 27 julio de 1911 (días después del aviso del Estado a la empresa del *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* de expropiar el muelle C apenas este se encontrase operativo), el Poder Ejecutivo y el ingeniero Abel J. Pagnard firmaron el contrato para la construcción del puerto de Arroyo Pareja.¹⁰

La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca

El éxito de Pagnard residió, más allá de sus condiciones técnicas o particulares, en saber aprovecharse de una red de relaciones comerciales y personales de la que formaba parte. En efecto, no es la idea de un emprendedor aislado, genial y heroico la que triunfa, sino la de alguien perfectamente vinculado con invasores y dispuesto a seguir las reglas impuestas por las circunstancias. En este sentido, Pagnard actuó como tantos en su época, y supo interesar a un conjunto de grandes inversores para la concreción del negocio del puerto comercial en Arroyo Pareja¹¹.

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*¹².

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

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

Como presidente, se desempeñaba el ingeniero Adolphe Guérard, inspector de Puentes y Caminos y antiguo ingeniero jefe del puerto de Marsella. Durante finales del siglo XIX y principios del XX fue consejero de la *Sociedad Batignolles* y como tal, trabajó en Valparaíso. Tan grande fue su notoriedad que gobiernos u otras compañías le encargaron trabajos en Uruguay, Panamá y Santa Fé.

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

¹⁰ Cf. *Álbum de Punta Alta 1816-9 de julio-1919*, p. 23

¹¹ Cfr. Regalsky, Andrés: "Exportation des capitaux et groupes investisseurs : les investissements français en Argentine, 1880-1914", p. 501

¹² Cf, *The Review of the River Plate*, 4 de agosto de 1911, p. 295

Luego, los miembros eran: Georges Hersent, presidente de la Compañía del Puerto de Rosario; Ernest Genty, inspector general de Puentes y Caminos; el barón F. de Portalis, en Buenos Aires; A. de Biedermann, ingeniero en Artes y Manufacturas y J-B. Merier, ex alumno de la École Polytechnique.¹³

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

El capital social de la nueva sociedad quedó fijado en diez millones de francos. La ingeniería financiera del proyecto estaba a cargo del banco *Crédit Mobilier*, que, como quedó ya dicho, participó como financista del consorcio del puerto de Rosario, del que participaba en su carácter de empresa constructora la casa *Hersent*, amigos y antiguos empleadores de Pagnard y varios accionistas de la línea Rosario-Puerto Belgrano.

El *Crédit Mobilier* emitió setenta mil obligaciones al 5%, de las cuales cuarenta y cinco mil serían emitidas por suscripción pública el 14 de febrero. El precio de la emisión se estableció en cuatrocientos setenta francos, de los cuales ciento setenta se exigirían el 1° de febrero de 1913.¹⁴

Según el semanario parisino *L'Économiste Français*, se estimaba que el tráfico aseguraría en 1913, un ingreso neto de un millón ochocientos mil francos, para la primera sección, mientras que el servicio de la deuda no exigiría más que un millón doscientos treinta y cinco mil francos¹⁵, en lo que, sin duda, era un operativo de prensa destinado a atraer accionistas.

El organigrama de la organización de la empresa para los trabajos portuarios quedó constituido como sigue, al menos en los primeros tiempos:

En Buenos Aires, residían los responsables en Argentina de la compañía:

Ing. Albert Dufour, Director.

De Flers, secretario general

Ing. Abel Pagnard, ingeniero consultor

Ing. Martin, encargado de la oficina técnica

Ing. Dubar, ingeniero encargado de la organización futura de la explotación del puerto.

Además, se contaba con dos dibujantes, un secretario y un servicio de contabilidad.

En los obrajes de Arroyo Pareja, estaba dispuesto el siguiente personal:

Ing. Gay, ingeniero en jefe

Ing. Watin, ingeniero adjunto

Delarue, jefe del servicio de albañilería y vías férreas

Girard, jefe del servicio eléctrico y de talleres

¹³ Cfr. *Les Assemblées Générales. Recueil hebdomadaire annoté des documents produits aux Assemblées générales des sociétés par actions*, Paris, fascículo 1, año 8, 4 de enero de 1912, p.47

¹⁴ Cf. *L'Économiste Français*, 3 de febrero de 1912

¹⁵ Cf. *Ib.*

Ménard, jefe del servicio de dragas y marina

Mahé, jefe de almacenes

Pizzolatto, jefe de obras de albañilería.

Además, se contaba con dieciséis “agentes diversos”.

El gran puerto de Pagnard

El pliego de condiciones para la construcción del Puerto Comercial de Bahía Blanca, firmado entre el Estado y la *Régie Générale*, el 26 de diciembre de 1911, señala claramente que “*se ha establecido este proyecto de acuerdo con los planos generales ejecutados en 1906 por el Ing. Abel J. Pagnard por orden del Ministerio de Obras Públicas*” (art. 3°).¹⁶

Ese plano preveía un gran conjunto de cinco mil metros de muelles útiles, dos diques de carena, una dársena de marea y todo un conjunto de vías férreas, galpones, usina eléctrica, grúas, depósitos, etc. Y la principal ventaja: la punta del muelle llegaba hasta el canal principal de acceso al estuario, lo que brindaba la oportunidad de una navegación fácil (que evitaba el dificultoso pilotaje entre los bancos y canales internos del estuario), a la par que hacía casi innecesario el dragado para tornar operativo al puerto.

La construcción del puerto hasta 1914

Enormes cajones de hormigón sirvieron para la construcción del muelle.

Pagnard encargó la confección de estos cajones a José Pizzolatto, que se desempeñó como Jefe de Obras del Puerto de Arroyo Pareja. En una carta enviada en 1948 a sus colaboradores, Pizzolatto ofrece algunos datos de su vida, como al pasar: así sabemos que estuvo en Rosario en 1905 - vinculado sin dudas a *Hersent*-, que llegó desde Francia (¿era francés o fue un viaje laboral?) y que trabajó en el Muelle C. Además, en ese valioso documento en donde rememora su actuación profesional, brinda detalles que dan cuenta de la personalidad de Pagnard:

“El Ing. Pagnard, fue un antiguo Director de la Empresa Hersent; tuve el pacer de conocerlo el 2 de agosto de 1905, en Rosario, a mi llegada de Francia; [...] En Enero de 1912, antes de que yo terminara la construcción de los trabajos de cemento armado del Muelle de Puerto Militar, el Ing. Pagnard, me dijo, que iba a construir, 33; cajones de cemento armado destinados a la primera sección (mil mts. de muelle),

¹⁶ *Puerto Comercial de Bahía Blanca. Proyecto definitivo de la primera sección. Pliego de condiciones*

*del Puerto de Arroyo Pareja, y, como era su costumbre, en pocas, pero firmes palabras, me dijo: He pensado, y cuento con Vd., para construirme esos cajones; mi responsabilidad es muy grande, debido a que París me ofreció unos ingenieros de la casa Hennebique- autora del proyecto y del estudio completo de esos cajones, quienes los construirían por cuenta del Régie), y yo no acepté; dije, que yo tenía en el país, personal competente para eso, y siguió diciéndome: son los primeros cajones de esa índole que se van a hacer en Sud-América; le doy mi palabra a Vd. que ese trabajo va a ser para Vd.”*¹⁷

La casa *Hennebique* de la que habla el texto era especialista en el cálculo de obras en cemento armado. La había fundado François Hennebique (1842-1921), un constructor autodidacta que fue uno de los pioneros en el uso de ese tipo de material aplicado a las grandes construcciones.¹⁸

Las condiciones laborales entre Pizzolato y Pagnard fueron arregladas de palabra, sin mediar la firma ningún contrato:

*“Acepté el ofrecimiento referido, sin una palabra escrita al respecto; ese convenio fue verbal, entre los dos, sin intermediarios; yo, sabía, que con ese señor se podía uno entregar; la palabra de ese Ing., siempre y en todas circunstancias fue cumplida”*¹⁹

Los cajones en cuestión debían ser construidos en el sector conocido como varadero, en una curva del Arroyo Pareja. Para ello se construyó en el sector una enorme grúa de hierro móvil sobre rieles y de estructura reticulada bajo la que se efectuaban los trabajos. Además había plataformas móviles que corrían sobre rieles y sobre las que se montaba el cajón.

Dos complicaciones para la obra: la muerte de Pagnard y la I Guerra Mundial

Al poco tiempo de vender su concesión a la empresa encargada de los trabajos en Arroyo Pareja y de ser nombrado director general de obras, el 16 de noviembre de 1913, el ingeniero Abel Julien Pagnard murió a raíz de una breve e inesperada afección cardíaca. El deceso del esforzado ingeniero no detuvo el

¹⁷ Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948, p.2

¹⁸ *“Hennebique es verdaderamente el inventor de la gran construcción de hormigón armado”*. Hacia 1890, *“él pasa del sector de la construcción a las aplicaciones calculadas de dos materiales que lo componen: el hormigón y el acero. Así pues, más tarde que en las grandes obras públicas, las ciencias penetran en la construcción, el ingeniero ayuda o compite con el arquitecto. Hennebique establece, el primero, la distribución inteligente del trabajo entre el hormigón comprimido y el hierro tendido.... El cemento armado puede tener una aplicación total solamente en aquellas empresas importantes que se ocupan a la vez de obras públicas y edificios”*. Châtelain, Abel: *“Une grande industrie motrice française attardée : le Bâtiment”*, p.578

¹⁹ Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948, p.2

ímpetu de las obras ni el empuje de la Compañía. Pero sí trajo severas complicaciones en el manejo de las obras, sobre todo en lo atinente al manejo de las canteras.

Los fondos documentales de la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca* no son de dominio público, lo que complica sobremanera el análisis de este período, al cual se tiene que acceder mediante fuentes indirectas o parciales. Estos fondos fueron depositados por el grupo SPIE S.A., (su actual propietaria)²⁰ en el CAMT (Centre des Archives du Monde du Travail), en Roubaix, Francia. Figuran en catálogo de ese reservorio como *Archives de la Société de Construction des Batignolles- Compagnie du Port de Bahia Blanca-Puerto Belgrano N° 89AQ1472*. Dichos documentos son de propiedad privada y no son comunicables salvo expresa autorización de SPIE S.A.²¹

Entonces es cuando la carta de Pizzolato se vuelve invalorable, pues es el único testimonio al que se ha podido acceder que narra algunos pormenores de lo sucedido puertas adentro de Arroyo Pareja. Dado que no se posee ningún otro documento para contrastar, los dichos de Pizzolato deben tomarse con las reservas del caso, sobre todo si se tiene en cuenta el tiempo transcurrido entre los hechos narrados y la redacción de la carta: 34 años, aproximadamente.

Al fallecer Pagnard, la situación en Arroyo Pareja experimentó un cambio. El ingeniero Albert Dufour, director de la *Régie*, fue llamado a París y su puesto en los obrajes del puerto fue ocupado por el ingeniero Arnaud.

Se debe consignar que Dufour era un ingeniero con prestigios y pergaminos. Nacido en 1858 y recibido en la *École Central de Lyon* en 1878, se dedicó de inmediato al mundo empresario. Desde 1884 a 1892, estuvo al mando de grandes obrajes de trabajos públicos en Grecia, Turquía y Siria. Empleado por la *Régie*, fue designado en el ferrocarril de Yunnan (China) en 1902.; en 1908 fue nombrado Director General de obras de esa línea, que constituyó en su época el obraje mayor del mundo, con 60.000 trabajadores. En 1910 partió para la Argentina donde ejecutó y estudió diversas obras: él es el responsable del camino pavimentado entre Buenos Aires y La Plata; realizó estudios para la ampliación del puerto de la capital argentina y el de Mar del Plata. Además, teorizó su experiencia en un libro titulado *Traité de Chemins de fer pour les Colonies et les Pays neufs*.²²

²⁰ Según la página oficial de SPIE SA (<http://www.spie.com>) en 1900 se creó la *Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et Tramways*, que se convirtió en 1946 en SPIE (*Société Parisienne pour l'Industrie Électrique*). En 1968 se fusionó con la *Société des Construction des Batignolles*, bajo la denominación de *SpieBatignolles*. Su principal accionario fue el grupo *Empain*, que se convertirá en *Empain-Schneider* posteriormente. En 1997, SPIE fue vendida por *Schneider* a su propio personal, asociado a un grupo empresario británico

²¹ Cfr. Chalier, Gustavo: "El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)", p. 308

²² Cfr. la nota necrológica de Dufour en *Technica (Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise)* n° 90, julio 1947, pp. 27-29 y el elogio a su actuación aparecida en el *Bulletin mensuel de l'Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise*, n° 200, octubre 1924, pp. 65-69. Este ingeniero falleció en París el 2 de julio de 1947.

La charla que Dufour mantuvo con Pizzolato por un tema particular revela el manejo empresario francés en lo atinente a finanzas:

“MUY DESGRACIADAMENTE FALLECIÓ REPENTINAMENTE EN BUENOS AIRES, A LA EDAD DE 55 AÑOS ESE GRAN INGENIERO PAGNARD [...] El Director des Travaux, señor Arnaud, durante una larga conversación que tuvimos en las obras, me ha propuesto, de establecer mis condiciones de pago, etc. mediante una carta-contrato, para asegurar legalmente, el convenio verbal que yo tenía con el malogrado Ing. Pagnard, y, como el señor Arnaud era verdaderamente un caballero, honesto, bueno, trabajador, sencillo, a un momento dado me dijo: Usted y yo, tenemos interés de establecer un contrato; el convenio verbal, yo lo respeto y haré mucho más en su favor, pero, como Dufour se metió en estas obras muy a la ligera, y, salen costando mucho, pero, mucho más de lo que él había previsto, parece que París lo va a despedir de la Régie, si no realiza las obras por 22.000.000 veinte y dos millones de francos; previstos por él a pesar de la oposición de Pagnard: Dufour, antes de dejarse despedir de la Régie, después de unos 25 años de servicios que tiene en la misma, volverá aquí, no respetará, ni convenios, ni contratos, ni nada, si lo puede hacer; ese hombre conoce únicamente su voluntad ; es debido a esto, señor Pizzolato, que conviene atar a Dufour por un contrato.”²³

De las palabras del constructor de los cajones, se desprenden que había una subestimación de los costos reales de las obras por parte del directorio de París y que el ingeniero Dufour distaba mucho de conocer la naturaleza de los trabajos en Arroyo. También las caras desinteligencias entre el grupo inversor instalado en Francia y el sector técnico encargado de Arroyo Pareja, y que está evidenciado por las disputas entre Dufour y Pagnard. Tal vez, este último, residente en la Argentina desde hacía más de diez años y diestro en el manejo de los obreros del país, sabía de las condiciones laborales que debía imponerles a los trabajadores y, sobre todo, la manera de tratarlos. Pese a no haber estudios específicos sobre el proletariado en Punta Alta, se sabe que éste no escapaba a las generales de la ley en la Argentina: formado mayoritariamente por inmigrantes europeos, estaba fuertemente ideologizado: principalmente poderoso en la ciudad era el gremio de trabajadores portuarios, donde convivían y se peleaban sectores socialistas y anarquistas. Este panorama, diferente del que se podía encontrar en África o en Asia, era de sobra conocido por Pagnard; de allí las profundas lamentaciones de Pizzolato por su desaparición física.

En la misiva se vuelve sobre el mal manejo empresario, personificado en los desaciertos de Dufour.

“Tenía razón el señor Arnaud; Volvió de Paris, Dufour; respetó mi contrato; me pagó sin reducir en nada, las ventajas que yo tenía [...] Tenía fama el Sr. Dufour, de ser un hombre de un carácter muy

²³ Pizzolato, p.2. Las mayúsculas en el original

fuerte; en el trato conmigo, demostró ser un hombre bien educado; nunca pronunció una palabra fuera de lugar, ni ha demostrado obstinación para mantener sus puntos de vista, si, se le demostraba, que en esta zona, convenía aplicar otras soluciones, que las previstas por él mismo; era inteligente; estaban en juego los grandes intereses de la Régie, y, por consiguiente, estaba en juego su mismo cargo de DIRECTEUR DES TRAVAUX. Teniendo en cuenta la fama que tenía Dufour, nadie, absolutamente nadie tenía el coraje, de decirle a este hombre que no conocía la región de Bahía Blanca con sus fuertes vientos, etc. que se debía buscar algo adecuado a la zona, y, nó a ciertos trabajos previstos y proyectados en Paris.”²⁴

Y a continuación narraba el siguiente incidente que, más allá de su carácter anecdótico, revela el clima laboral imperante y confirma lo dicho sobre el profundo desconocimiento de la región puntaltense.

“A mí, me hizo caso Dufour, sin la menor tentativa de querer construir todas esas casitas de cemento armado, como está construida la casita destinada entonces a Oficinas; le dije, que sería bueno en otras partes, pero nó en Arroyo.; me preguntó el porqué; le dí todas las explicaciones técnicas del caso, en sus detalles completos referentes al cemento armado; me escuchó con mucho interés y sin dar signos de impaciencia; me formuló unas pocas preguntas para aclarar algunas dudas que él tenía sobre la resistencia del os muros perimetrales de medio ladrillos de espesor; aclaré y disipé esas dudas, y, me dijo con entusiasmo: Está muy bien; haga como Vd. acaba de explicarme, y, dejemos el cemento armado para... otros lugares.

Estaban presentes durante esa conversación, en el trabajo mismo de esas oficinas, los señores Gay, Girard, Maillard y Ménard; ninguno pronunció una palabra, todos se quedaron asombrados, me dijeron después del coraje que tuve de hablar como lo hice a Dufour; todos esperaban “una tormenta de parte de ese hombre”; no hubo nada de eso, todo anduvo bien.”²⁵

Pero más serio parecía ser el asunto financiero. Según explicaba Pizzolato, el asunto de los cajones terminó por ser un mal negocio que no conformó a nadie.

“Para la Régie, la construcción de esa obras, los cajones, era muy mal negocio. Dufour trató de remediar a eso; trajo unos hombres de Europa, para seguir por contrato la construcción de los cajones; los precios, no eran adecuados; Dufour, cambió toda la organización de esa Empresa; a mí y al ing. Jorge Delpech, nos quería dar el lote N° 5; como Empresarios; los precios unitarios fijados por Dufour, eran tan bajos que Delpech y yo hubiéramos tenido que perder unos 600.000; a 700.000; pesos m/n, en la

²⁴ Pizzolato, pp. 2 y 3. Las mayúsculas en el original

²⁵ Pizzolato, p. 3. El subrayado en el original

*construcción de esos mil metros de muelles proyectados, y, como no los teníamos, no hemos aceptado constituirnos como Empresarios”*²⁶

Vale decir: Dufour estaba desesperado por bajar los costos de la construcción, aún tercerizando la construcción de los cajones. Desgraciadamente ese episodio determinó que Pizzolato abandonara la *Régie*, incapaz de cumplir su cometido, y reingresara en el puerto de Rosario a la “*vieja y muy seria empresa Hersent*” el 26 de mayo de 1914. Sus palabras son amargas y dejan entrever lo sucedido posteriormente:

*“Monsieur Maillard hizo todo lo posible para que me quedara como Inspector, pagado por la Compañía; no acepté [...] he puesto al corriente de esos trabajos, a los nuevos constructores, como si hubieran sido mis hijos; tenía un gran cariño para esos trabajos de los cajones, que tanto trabajo me han costado para organizar todo eso; ustedes dos, Silva y Molini recordarán lo que les estoy relatando; deseaba, yo que esos trabajos siguieran bien, y, que os nuevos empresarios tuvieran más suerte que yo, en cuanto a ganar dinero; pero, mis buenos amigos, ustedes que siguieron actuando en esos trabajos, habrán podido constatar que la América estaba hecha, y, que esos hombres llegados con tantas ilusiones, la han dejado como estaba”*²⁷

Por lo tanto, Pizzolato no hizo el relato de lo sucedido posteriormente, aunque seguramente sería muy poco lo que hubiera podido mencionar: el 28 de junio, un mes después de abandonar Arroyo Pareja, se produjo en Sarajevo el asesinato del Archiduque Francisco Fernando y se pone en marcha el mecanismo que llevaría al mundo a la Gran Guerra de 1914 a noviembre de 1918.

Más de cuatro años de lucha encarnizada que involucró en el campo de batalla a las principales potencias del planeta, comprometiendo seriamente el flujo de mercaderías y dinero a ambos lados del Atlántico. En esta coyuntura, claro está, las inversiones extranjeras se retrajeron, afectando sobremanera a países como la Argentina que habían basado su desarrollo en este tipo de inversiones y en el comercio exterior. Los capitales franceses no fueron la excepción y cesó su brillante ciclo de expansión²⁸

Ante tal coyuntura internacional, las obras en Arroyo Pareja quedaron suspendidas en agosto de 1914 hasta marzo de 1917, en parte debido a los grandes problemas de financiamiento sufrió la *Compañía del Puerto Comercial*.

²⁶ Pizzolato, p. 3. El subrayado en el original

²⁷ Pizzolato, p. 3.

²⁸ Barjot, Dominique: “La grande entreprise française de Travaux Publics (1883-1974)”, p.49

La construcción después de la Guerra

Sin embargo, no todo terminó con la guerra.

Nueva Época, en su número del 17 de septiembre de 1916, informó acerca de un proyecto de ley por el que se acordaría una prórroga al plazo de obra fijado por la concesión.²⁹

El 27 de septiembre de 1916, varios comerciantes de Punta Alta enviaron un telegrama al diputado nacional por la UCR Horacio Oyhanarte solicitándole el urgente tratamiento en la Cámara del asunto portuario. La nota tuvo poco eco, dado que Diputados no resolvió el tema.

Ante tal situación y por la acción de un grupo de vecinos se celebró una asamblea de vecinos y comerciantes el 7 de diciembre. El objetivo del cónclave era formar una comisión para, elevar un petitorio al presidente Hipólito Yrigoyen, aprovechando la visita del Ministro de Marina a la Base Naval. La reunión se realizó en el cine y bar *La Marina*, el salón más grande de la ciudad en la época

Unas setenta personas abarrotaron el lugar. Quedó definida la conformación de una comisión destinada a redactar y hacer firmar la nota para el presidente. La misiva fue firmada por cuatrocientas personas, y sus párrafos más salientes eran:

"Los que suscriben, comerciantes, industriales y vecinos de esta localidad, respetuosamente, se dirigen a V.E. para ponerle en conocimiento, y por su intermedio, al P. Ejecutivo de la Nación que:

Reunidos en asamblea han acordado dirigirse al P. Ejecutivo de la Nación, solicitando de éste, incluya entre los asuntos a tratarse en las próximas sesiones extraordinarias, a que ha sido convocada la H. Cámara de Diputados, el pedido que conceda autorización para proseguir las obras de construcción del puerto de Arroyo Pareja, asunto que ya ha tenido sanción favorable por parte del H. Senado de la Nación.

El comercio, la industria y demás factores progresistas de esta localidad, se hallan grandemente afectados por la paralización de estas obras, por cuya circunstancia, y usando del derecho de petición que acuerda la constitución Nacional, no trepidamos en dirigirnos a V.E. rogándole se interese por el pedido expuesto [...] con lo que quedaría satisfecho el anhelo de toda una población laboriosa, ansiosa de impulsar su progreso.

Como la prosecución(sic) de las obras en cuestión, no implicaría erogación alguna por parte del fisco, y teniendo en cuenta, que se daría inmediata ocupación a un millar de obreros, pues los materiales necesarios para el trabajo ya están listos, creemos que nuestro petitorio será resuelto favorablemente.

²⁹ Cf. *Nueva Época*, 17 de septiembre de 1916, p. 1, col. 2 y 3

Permítanos V.E., que le expresemos también, la conveniencia de que se apresure el despacho del proyecto de extensión [sic] del ramal de Punta Alta a Bahía Blanca, del F.C. Rosario a Puerto Belgrano, en cuya obra se podría dar ocupación a otra cantidad numerosa de obreros.

Brindamos, pues, al Exmo. Señor Presidente de la Nación, y a los dignos secretarios de Estado que le acompañan tan acertadamente, una doble oportunidad para que puedan llevar a la práctica los propósitos ya enunciados, tendientes a lograr la disminución del crecido porcentaje de trabajadores desocupados existente en el país."[...] ³⁰

A partir de ese mitín del 7 de diciembre de 1916 se conformó poco después la *Liga Comercial y de Defensa Local*, primera entidad que nucleaba a los comerciantes puntaltenses. Las noticias que llegaban de Buenos Aires respecto a la pronta reanudación de los trabajos en Arroyo Pareja no acabaron las aspiraciones de la flamante institución mercantil. Ante la crisis derivada de la guerra europea que proseguía, envió en julio de 1917 otro telegrama al presidente Yrigoyen.

"Liga Comercial de Defensa Local tiene el alto honor de dirigirse a Su Excelencia y le solicita se interese ante Cámara de Diputados para que ésta preste sanción al proyecto que autoriza a la empresa de Arroyo Pareja la prosecución (sic) de las obras para finalizar trescientos metros de murallón.

*Si no se presta sanción la empresa paralizará los trabajos perjudicando al comercio local y a los trescientos obreros ocupados en las obras"*³¹.

La continuación de las obras

La tan anhelada norma legal finalmente fue sancionada el 23 de agosto de 1917 con el número 10242. En el artículo 1º se expresaba claramente:

"Decláranse suspendidos los términos establecidos por los artículos 1 y 8 de la ley número 5574, de fecha 21 de septiembre de 1908, desde el día 11 de agosto de 1914 hasta que, a juicio del poder ejecutivo, se halla normalizado la situación financiera, alterada por la guerra europea; a cuyo efecto el

³⁰ *Nueva Época*, 9 de diciembre de 1916, p.1

³¹ *Nueva Época*, 28 de julio de 1917, p.1

*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”*³²

Es decir, se revisaban los planos presentados oportunamente por Pagnard (art. 1º), volviéndolos acordes con la situación internacional imperante; y, lógicamente, también quedaba caduco el último párrafo del artículo 8º, que hablaba de la construcción de la primera sección, es decir, mil metros de muelles.

El artículo 2º de la ley expresaba taxativamente:

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

*Esta autorización no afecta la subsistencia y el vigor de las cláusulas de la ley número 5574, que empezarán a regir desde el vencimiento de la prórroga acordada”*³³

Ante estas exigencias, la compañía francesa, estaría en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto informaba *Nueva Época* días después. Ya para esos días estaban ya resueltas las dificultades financieras provocadas por la guerra. Además, no se deseaba perder lo gastado en años anteriores, puesto que se corría el riesgo de que las aguas destruyeran lo hecho, perdiéndose el dinero invertido, de orden de los cuatro millones y medio de pesos oro³⁴.

Sin embargo, el asunto se dilató en el tiempo y, a pesar de un petitorio de la comisión de comerciantes de Punta Alta, la cámara de Diputados concluyó el período de sesiones ordinarias sin resolver el tema³⁵.

Pero la empresa, ante la contingencia cierta de que el mar arruinase lo hecho hasta ese momento y a fin de ganar tiempo mientras el asunto de la prórroga se definía, recommenzó los trabajos, aunque sin la

³² República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924, p.362

³³ República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, p.362

³⁴ Cf. *Nueva Época*, 24 de septiembre de 1916, p. 1, col. 2 y 3

³⁵ Cf. *Nueva Época*, 8 de diciembre de 1916, p. 1, col. 1 y 2

magnitud de los días previos a la guerra: se empeñaron en construir esos trescientos metros de muelles útiles para las operaciones marítimas que constituían la primera sección de las obras, según el pliego licitatorio ³⁶.

Empero los trabajos se atrasaron y un grave accidente ocurrido en agosto de 1918 con varios cajones de cemento armado, que se hundieron, provocaron una nueva suspensión, por lo menos hasta junio de 1919 ³⁷.

Tantas demoras hizo que la *Compañía del Puerto Comercial* tomase sus previsiones y, ante la imposibilidad de ver cumplidos los plazos acordados, ofreció al Ministerio de Obras Públicas la inauguración de los ciento ochenta metros lineales de muelle que ya tenía construidos, con sus correspondientes vías, guinches, y demás instalaciones. El faltante, unos ciento veinte metros de los trescientos convenidos, se habían visto afectados por el accidente de los cajones ³⁸.

El Ministerio hizo lugar al pedido, aunque sin dejar de solicitar a la compañía francesa la prosecución de las obras, pues el Poder Ejecutivo Nacional estaba dispuesto a hacer cumplir a rajatabla los plazos fijados por la ley de concesión.

El control del ferrocarril sobre el Puerto Comercial

En septiembre de 1920, Georges Hersent, en la época presidente del directorio parisino de la *Compagnie de Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano* y presidente también de la compañía constructora del Puerto Comercial, visitó las obras de Arroyo Pareja y del ramal a Bahía Blanca que se estaba construyendo ³⁹.

La intención de semejante visita era bastante obvia: la posibilidad que la empresa ferroviaria tome para sí el gerenciamiento de la compañía portuaria, a la que la unía, de hecho, mucho más que una vía, como podemos colegir.

“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.

³⁶ Cf. *Nueva Época*, 30 de junio de 1917, p. 3, col. 2 y 3

³⁷ Cf. *Nueva Época*, 21 de agosto de 1918, p.1, col. 4, donde se minimiza las noticias que hablaban de hundimiento de varios cajones, y se dice que hubo sólo un *desplazamiento*; *Nueva Época*, 8 de febrero de 1919, p.1, col. 4

³⁸ Cf. *Nueva Época*, 12 de noviembre de 1919, p.3, col. 3 y p. 4, col. 1, donde se ofrece una reseña de los trabajos efectuados en Arroyo Pareja hasta ese entonces.

³⁹ Cf. *Nueva Época*, 22 de septiembre de 1920, p. 1, col. 3

*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”.*⁴⁰

La estrategia del capital francés era la de unir fuerzas en un verdadero complejo ferroportuario, similar al que los británicos ostentaban en torno a Ingeniero White y las vías del Ferrocarril del Sur.

Se estaba en plena conciencia de la urgencia de dotar al puerto de una inyección de capitales que la falta de operatividad del puerto (a raíz de la retracción de la I Guerra Mundial, de los inconvenientes de construcción, etc.) privó a la *Compañía del Puerto Comercial*.

Por otra parte, para ser económicamente viable, el puerto requería de óptimos accesos terrestres que lo vincularan con la zona, no sólo con Punta Alta, sino con el centro económico de la región, Bahía Blanca.

Finalmente, el 15 de mayo de 1921, el personal (tanto técnico como administrativo) que trabajaba en Arroyo Pareja fue dejado cesante, a la espera de la toma de posesión de las instalaciones por parte del *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano*, quien lo hace en junio de ese año, en carácter de arrendataria. A partir de ese momento, el Administrador General de la empresa ferroviaria, François Sisqué, se hizo cargo de la dirección General de la Compañía portuaria.

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 más importante de América del Sur continuaba siendo nada más que un anhelo.

Así como se encontraba, con sus trescientos metros de muelle, la gran ventaja comparativa sobre White (la de dar directamente al canal de acceso, 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. Empero, lo que no pudo realizar la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca a raíz de problemas técnicos (deslizamientos de los cajones) y financieros (derivados de la I Guerra Mundial), tampoco pudo hacerlo el FC Rosario- Puerto Belgrano.

⁴⁰ *Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto- Belgrano. Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire du 1922, p. 5*

La empresa ferroviaria tenía sus propios problemas. Estos estaban en relación directa con el déficit crónico de explotación de la compañía. Destinada por su traza a cortar longitudinalmente la llanura pampeana, quitándole el flujo de mercaderías a las firmas rivales y desviándolas a sus propias terminales portuarias, nunca pudo del todo concretar su sino. El volumen de carga fue menor al esperado, en virtud de las tarifas de competencia establecidas por los ferrocarriles británicos. Y su salida al mar por el sur nunca se concretó del todo.

Una medida natural hubiera sido venderlo y con el dinero obtenido, resarcirse del déficit. Tuvo su oportunidad cuando, hacia mediados de la década de 1920, el diputado nacional bahiense Mario Guido (UCR) impulsó la creación de un muelle nacional en la bahía Blanca, con el propósito que sea el Estado y no compañías privadas las que controlen esa área sensible del comercio exterior. El Rosario-Puerto Belgrano ofreció entonces al gobierno el puerto, previo pago de una suma en concepto de indemnización, para utilizar las construcciones existentes como base para las instalaciones portuarias estatales. Todas estas gestiones fueron entusiastamente apoyadas por el vecindario de Punta Alta. Pero el Estado rechazó la oferta de los franceses y, finalmente, el Muelle Nacional fue construido contiguo al muelle de Ingeniero White.

Según estadísticas oficiales ⁴¹ 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, en números redondos:

AÑO	ING. WHITE	GALVÁN	A. PAREJA	TOTAL
1927	1.250.000	1.200.000.	50.000	2.500.000
1929	950.000.	1.100.000	100.000	2.200.000
1930	400.000	600.000	30.000	1.030.000
1932	1.100.000	650.000	100.000	1.900.000

(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 exportadas representaban un exiguo 2%. En 1930, no obstante la brusca caída general del movimiento portuario a raíz de la crisis, Arroyo Pareja aumenta al 2,91 % su participación en el comercio de granos de la zona. Las 100.000 toneladas de 1932

⁴¹ Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*,s/p.

representaban aproximadamente el 5,5 % del total de exportaciones de los puertos de la ría de la bahía Blanca.

Con todo, el tonelaje exportado por Arroyo Pareja en términos absolutos es bajo. Lo exiguo de estos números se explican por varios factores concomitantes: primero, como ya se ha dicho, el puerto se hallaba incompleto, lo que atentaba contra su operatividad. Faltaban realizarse esos seiscientos metros que acercaran el murallón de atraque al canal principal de acceso y las obras hidráulicas necesarias para asegurar que el muelle no embacase. De este modo, se aseguraría su uso por buques de gran calado en toda época. Pero esto estaba lejos de ocurrir y esos trescientos metros de muelles, amén de su poca capacidad para el atraque, desaprovechaban la ventaja especial de la proximidad al canal. Por otro lado, la línea que servía al puerto era la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano que, según se ha visto, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía aportar muy poca cantidad de cereales al puerto, el que por otra parte, era lo que éste permitía absorber. Se daba, pues, una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país.

Pero, y esto se debe destacar, estas obras de ampliación sólo eran posibles si el movimiento portuario llegaba al medio millón de toneladas, de acuerdo al artículo 3º de la ley de concesión, que estaba aún vigente⁴².

Conclusiones

Siempre se ha dicho en Punta Alta que la Guerra del 14 dio el golpe de gracia al proyecto Pagnard.

En realidad, una serie de factores concomitantes coadyuvaron a que el emprendimiento portuario no tuviese la dimensión soñada por sus proyectistas.

A la circunstancia cierta y fatal de la conflagración europea, se suma algunas decisiones empresariales por lo menos discutibles y las desinteligencias ya apuntadas en el corazón mismo de la compañía gala.

El capital francés no se movió con la suficiente celeridad en los años previos a 1914. Entre la aprobación por parte del Congreso de la Nación del proyecto y el inicio efectivo de las obras, pasaron cerca de cuatro años. El *Rosario -Puerto Belgrano* (que podía acercarle los productos procedentes de la cuenca agrícola ganadera) tampoco pudo aprovechar el puerto de Arroyo Pareja y se vio obligada a utilizar los

⁴² Recuérdese que la Ley N° 10242 de 1917 solamente suspendía los artículos 1º y 8º de la ley de concesión N° 5574.

muelles británicos del *Ferrocarril del Sur*. En el ínterin, el puerto de Ingeniero White había mejorado sus instalaciones y era ya capaz de absorber toda la producción de su importante *hinterland*.

Por otro lado, el capital francés en la zona no estaba en condiciones de competir con el británico y su inmenso poder de lobby. Su volumen 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.

Bibliografía

Diarios y revistas:

Album de Punta Alta. 1816-9 de julio-1919, Punta Alta, Talleres Gráficos Nueva Época, 1919

Bulletin mensuel de l'Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise, n° 200, octubre 1924

L'Économiste Français, Paris, 1906 a 1914

Les Assemblées Générales. Recueil hebdomadaire annoté des documents produits aux Assemblées générales des sociétés par actions, Paris, fascículo 1, año 8, 4 de enero de 1912

Nueva Época, Punta Alta, 1916 a 1926

Technica (Association des anciens élèves de l'Ecole centrale lyonnaise) n° 90, julio 1947

The Review of the River Plate, Buenos Aires, 1901 a 1911

Documentación editada e inédita:

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

PUERTO COMERCIAL DE BAHÍA BLANCA. *Proyecto definitivo de la primera sección. Pliego de condiciones* (mecanografiado)

PIZZOLATO, José: Carta de José Pizzolato a Carlos Silva y Benedetto Molini, 4 de septiembre de 1948 (Archivo Histórico Municipal, Carpeta Puerto de Arroyo Pareja, Doc. N° 470)

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

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

REPÚBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: *Memoria del Ministerio de Obras Públicas, 1905 a 1906*

REPÚBLICA ARGENTINA: *Registro Nacional de la República Argentina, 1905-1920.*

Artículos de revistas especializadas:

BARJOT, Dominique: “Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914)”, en *Histoire, économie et société*, Volúmen 14, N° 2, París, 1995, p. 361 – 383

BARJOT, Dominique: “L'innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles). Une réponse des firmes au défi de la demande publique? ”, en *Histoire, économie et société*, Volúmen 6, N° 2, París, 1987, pp. 209- 231

CHALIER, Gustavo: “El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)”, en *Cuadernos del Sur*, N° 34 Historia, Bahía Blanca, Departamento de Humanidades/Universidad Nacional del Sur, 2005, pp.299-317

CHALIER, Gustavo: “El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)/Abel Julien Pagnard, technician and entrepreneur. His experience in Punta Alta (Argentina)”, en *Revista de Obras Públicas*, Madrid, Año 157, N° 3513, septiembre de 2010, pp. 43-56

CHÂTELAIN, Abel: “Une grande industrie motrice française attardée: le Bâtiment”, en *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, volúmen 13, N° 3, París, 1958, pp. 573-585

REGALSKY, Andrés: “Exportation des capitaux et groupes investisseurs : les investissements françaises en Argentine, 1880-1914”, *Histoire, économie et société*, Volúmen 20, N° 4, París, 2001, p. 499
– 524