



**HAL**  
open science

# La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja

Gustavo Chalier

► **To cite this version:**

Gustavo Chalier. La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja. Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas, 2014. hal-02903917

**HAL Id: hal-02903917**

**<https://hal.science/hal-02903917>**

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.

## La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja

Gustavo Chalier

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur

[gmchalier@yahoo.com.ar](mailto:gmchalier@yahoo.com.ar)

El presente trabajo se inserta dentro de una labor más amplia encarada por el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y que pretende un análisis diacrónico del puerto comercial de la ciudad, primitivamente llamado Arroyo Pareja y que hoy se conoce como Puerto Rosales. Concretamente la presente ponencia busca, por una lado, conocer la pugna de intereses entre aquellos que deseaban el desarrollo de esa terminal portuaria y los que lo impidieron, aún insertándolo en el programa que el Estado Nacional buscaba para Bahía Blanca; y por el otro, poner de manifiesto la alianza táctica entre el capital francés y amplios sectores de la comunidad de Punta Alta en pos de la defensa de intereses comunes.

Ambicioso y malogrado proyecto encarado por el capital francés, Arroyo Pareja tuvo que enfrentar prácticamente desde su inicio grandes dificultades: el inicio de la Primera Guerra Mundial al escaso año y medio de iniciadas las obras; la muerte prematura de su proyectista y promotor, el ingeniero Abel Pagnard; las desinteligencias en el seno de la empresa entre el grupo inversor parisino y los obreros argentinos; las reiteradas huelgas y conflictos obreros; la oposición más o menos sorda del capital inglés con sede en Bahía Blanca y que contaba con el monopolio portuario en la zona; cierto sector de la Armada, suspicaz por compartir el área portuaria con actividades comerciales; los celos que en ciertos sectores comerciales de Bahía Blanca originaba la idea de la creación de un polo económico cercano que rivalizara con la hegemonía que comenzaba a detentar la ciudad a principios del siglo XX.

Sea como fuere, lo que sería en los papeles el puerto cerealero más grande de América del Sur quedó reducido, en la práctica, a un muelle de mampostería de 300 metros útiles que fue librado al servicio en 1920. Pese a estar dotado de vías, grúas de pórtico, usina y demás adelantos, lo cierto es que estuvo lejos de cumplir con las expectativas con las que se construyó. Por otra parte, jamás pudo conectarse con otro ferrocarril más que con el *Rosario- Puerto Belgrano*, una línea de capital francés que siempre tuvo serios problemas económicos, como más adelante se explicará con mayor amplitud.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sobre el desarrollo del puerto de Arroyo Pareja, vide: Chalier, Gustavo: “Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca”, en José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.): *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata,

En esta coyuntura es cuando el *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* tomó dos decisiones empresarias vitales para sus intereses y supervivencia: el gerenciamiento de las obras portuarias (lo cual concretó en 1921) y la prolongación de su ramal desde Punta Alta hasta Bahía Blanca, con la intención de estimular el tráfico de personas y mercaderías. 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.”<sup>2</sup>*

Empero, tampoco la alianza entre las compañías logró catapultar al puerto a los lugares pensados.

Según estadísticas oficiales<sup>3</sup> 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:

---

2009, pp. 163-172; del mismo autor: “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

<sup>2</sup> Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano, 1922, p.5

<sup>3</sup> Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*

*Exportaciones de cereal por los puertos de la bahía Blanca, en toneladas (años seleccionados)*

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

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

Con todo, el tonelaje exportado por Arroyo Pareja en términos absolutos y relativos es bajo: Las 100.000 toneladas de 1932 representaban aproximadamente el 5,5 % del total de exportaciones de los puertos de la ría de la bahía Blanca. Dado que en esa época se mejora ostensiblemente la infraestructura, debemos colegir que a comienzos de la década del '20 este movimiento debía ser menor. 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 (el *Ferrocarril del Sud* o el provincial, por ejemplo) a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país. Pero, y esto se debe destacar, estas obras de ampliación sólo eran posibles si el movimiento portuario llegaba al medio millón de toneladas, de acuerdo al artículo 3º de la ley de concesión, que estaba aún vigente<sup>4</sup>. Esta sobreestimación inicial de las

---

<sup>4</sup> “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**

capacidades de Arroyo Pareja constituyó, a la postre, una nueva traba (esta vez legal) que impidió el crecimiento del puerto.

### **El radicalismo y el Estado interventor**

El ingeniero Alberto Flores, funcionario de la Dirección de Navegación y Puertos de la Nación (y pocos años después administrador del *Ferrocarril del Sud*) presentó a sus superiores, en julio de 1922, un proyecto a la, para erigir un puerto comercial del Estado en aguas de la bahía Blanca. Se aprovecharían para tal fin los terrenos fiscales existentes entre White y Galván, de unos cuatro kilómetros de extensión.<sup>5</sup>

La medida se daba en un contexto político particular. Cuando la Unión Cívica Radical ganó las elecciones presidenciales de 1916 y se ungió como presidente a Hipólito Yrigoyen, terminaron casi cuatro décadas de gobiernos conservadores- liberales. El nuevo partido llegó al poder con un discurso democrático, buscando integrar a la amplia clase media al sistema político. Pero en lo económico, no quiso (ni hubiera podido, seguramente) cuestionar el modelo agroexportador promovido a partir del 1880. Las alternativas de la política económica del radicalismo (en el poder desde 1916 hasta 1930) estuvo condicionada en gran medida por la coyuntura internacional, entre dos períodos de crisis –la derivada de la Primera guerra Mundial y la debacle de 1929) y la bonanza de la década de 1920.<sup>6</sup>

Sin embargo Yrigoyen propició un cambio sensible en el papel tradicional del Estado en la Argentina. De simple espectador o regulador de la actividad económica, el Estado yrigoyenista comenzó a intervenir en el desarrollo económico y en la solución de conflictos sociales. El principio rector era que los recursos nacionales existentes en el país debe pertenecerle y responder a los intereses del Estado y no a empresas extranjeras. Tímido y gradual, el intervencionismo incluyó proyectos proteccionistas y de fomento como la creación de Y.P.F. o de las Líneas Marítimas del Estado.

La llegada al poder del sucesor de Yrigoyen, Marcelo T. de Alvear, significó el ascenso de *otro* radicalismo. La corriente populista del ex presidente tuvo que luchar con otra, de cuño más conservador y liberal, ligada a los intereses tradicionales del país. Inclusive el nuevo presidente estaba vinculado, por familia y educación, a los sectores que habían sido desplazados del gobierno en 1916.

---

*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” (Ley de concesión N° 5574, art. 3°, subrayado mío) 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.*

<sup>5</sup> Cf. *Nueva Época*, 29 de julio de 1922, p.3

<sup>6</sup> Cfr. Rapoport, Mario: *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*, pp. 143 y ss.

Sin romper del todo con la línea impuesta por su mentor, Yrigoyen, Alvear impuso un estilo político y económico más acorde con sus intereses de clase, ayudado por la coyuntura internacional de un mundo necesitado de materias primas luego de la I Guerra Mundial.

Un solo radical yrigoyenista había en el gabinete de Alvear: Eufrazio Loza, Ministro de Obras Públicas; y esa va a ser la cuña para generar proyectos nacionalistas.

### **El proyecto de Mario Guido**

En el transcurso de 1922, el diputado radical bahiense Mario Guido presentó sendos proyectos de ley referentes al establecimiento de un puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca.

En lo que atañe al puerto, este estaría compuesto de un muelle de ultramar de 350 metros y otro de 250 para la navegación de cabotaje. Se incluían las obras accesorias (dragado, relleno, vías, galpones, maquinarias, edificios para aduana y resguardo, agua corriente, usinas, etc.), a un costo total estimado en poco más de \$ m/n. 5.400.000.

En los considerandos, el diputado Guido advierte:

*“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 transeunte que, de paseo procura asomarse al estuario.”<sup>7</sup>*

Y con argumentos prácticamente calcados con el informe preliminar de la concesión Godio, casi cuarto de siglo atrás, prosigue:

---

<sup>7</sup> Guido, Mario: *Proyectos de ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca*, pp. 4 y 5

*“Lo curioso es que hasta en documentos públicos se menciona el puerto de Bahía Blanca y la creencia general de la opinión es efectivamente la de que existe ese puerto, junto, parecería natural, a la ciudad del mismo nombre.*

*No es así, sin embargo. Tal puerto no existe y la ciudad, aunque se diga marítima, no puede ni asomarse al mar.*

*Lo que hay son dos puertos, es decir dos muelles, construídos por y para los ferrocarriles, el Sud y el Pacífico [...]*

*Son puertos cerrados, de exclusivo uso particular y sin libre acceso, como no sea por los rieles de cada una de las dos empresas.”<sup>8</sup>*

La presión de las empresas, calificada de *agobiante*, es remarcada por el congresista de esta suerte:

*“Esa misma lógica bárbara del interés particular, es la que ha permitido por muchos años y hasta hoy, la **enormidad** (tendría que ser otro el calificativo), de que el único depósito fiscal que tiene el puerto, está tan lejos del muelle, que para llevar a él mercaderías que llegan, hay un recargo de tres pesos, recargo que es beneficio del ferrocarril porque sólo por sus rieles se puede llegar al depósito. Y como ese depósito está a mitad de camino entre el puerto y la ciudad resulta que hay otro recargo por transporte de carros, cuando la mercancía deba llegar al destinatario”.<sup>9</sup>*

Merece transcribirse el párrafo en que Guido aborda la cuestión del gran poder de *lobby* de las empresas ferrocarrileras.

*“Yo no sé qué poder sugestivo desarrollan esas grandes empresas, pero es el caso que aún existiendo, desde 1907, una ley número 5944, en cuyo artículo 22 se disponía la construcción de depósitos fiscales en Bahía Blanca, nunca se realizó ese propósito a pesar de haberse estudiado minuciosamente por técnicos y funcionarios de los ministerios de obras públicas y hacienda.*

*Desde 1907 hasta 1911 -¡cinco años!- se tramitó el cumplimiento de esa ley produciéndose todos los informes necesarios, hasta el presupuesto de las obras. Y hasta ahora nada. Ahí está sin destino, el millón de pesos oro que debía hacer surgir los depósitos fiscales.”<sup>10</sup>*

---

<sup>8</sup> Ib., pp. 5 y 6

<sup>9</sup> Ib., pp. 6 y 7. Subrayado de Guido.

<sup>10</sup> Ib., p. 7

Esta situación, según Guido, ha causado enormes perjuicios al desarrollo regional.

El desalojo de la navegación de cabotaje y el desvío de la importación directa son 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.

*“Bahía Blanca invirtió una respetable suma para construir un camino adoquinado al puerto, pero el propósito queda malogrado a los 500 metros de la entrada de los muelles a los muelles pues a esa distancia empieza la zona portuaria inaccesible, como ya lo hemos dicho, a todo otro vehículo que no sea del ferrocarril, hasta el punto que; si un equipaje debe ser conducido a bordo de un buque, hay que llegar a él con el mismo a hombro o en una carretilla de mano, como exclusiva condición de acceso a vehículos no ferroviarios”<sup>11</sup>*

En cuanto al emplazamiento del puerto, a Guido le parecía natural que el mismo estuviera situado entre los de Galván y White, siguiendo los estudios del ingeniero Flores.

*“La ubicación del puerto que proyecto no encuentra obstáculos de ningún género. Su posición intermedia- entre dos puertos particulares, - no supone un propósito de competencia, sino simplemente el aprovechamiento del lugar más propicio a la finalidad que se persigue.”<sup>12</sup>*

Y más adelante enumera las ventajas del sitio escogido, de acuerdo a los estudios presentados por el ingeniero Flores.

1°. Proximidad al canal navegable que une a los dos puertos particulares, lo cual lo haría aprovechable con un *fácil y corto dragado*.

2°. Facilidad de ejecución por la naturaleza del terreno y menor extensión a rellenar.

3°. Menor distancia a Bahía Blanca.

4°. La existencia de un camino adoquinado entre esta ciudad y la zona.

5°. Acceso inmediato a las vías de los ferrocarriles Sud y Pacífico.

6°. Posibilidad de futuras ampliaciones.

---

<sup>11</sup> Ib., p. 22:

<sup>12</sup> Ib., p. 23



Además, es el mismo legislador quien agrega dos beneficios adicionales a los enumerados por Flores.

a. No se haría necesaria la expropiación de tierras, ya que los terrenos son del Estado; y máxime que con la arena del dragado se podrá rellenar una considerable zona, ganándose tierra al mar.

b. Se solucionaría el problema de la instalación de la estación petrolera que almacenaría el petróleo extraído de Comodoro Rivadavia. Se haría uso de la extensa red ferroviaria para su distribución en el resto del país.

Ni Guido ni por lo visto Flores se detienen en considerar siquiera la posibilidad de instalar el muelle nacional en Arroyo Pareja. Pese a esto, 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.

### **Las solicitudes de venta del puerto por parte de la empresa francesa**

Apenas el proyecto del ejecutivo y de Guido tomó estado público, la compañía ferroviaria francesa 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 continuaba siendo nada más que un anhelo.

Así como se encontraba, con sus trescientos metros de muelle, la gran ventaja comparativa sobre el puerto de Ingeniero 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.

Lo que no pudo realizar la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca* a raíz de problemas técnicos y financieros derivados de la I Guerra Mundial, tampoco pudo hacerlo la *Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano*.

La empresa ferroviaria tenía sus propios problemas. Éstos 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.

El establecimiento desde hacía décadas de un poderoso monopolio ferrocarrilero y los fallidos intentos de concreción de una salida propia y efectiva a la bahía, hicieron que el tráfico por esa zona mermara en consecuencia.

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.

El 30 de marzo de 1923, en un tren especial proveniente de Rosario arribaron a estación Almirante Solier (Punta Alta), Georges Hersent, en su calidad de miembro de los directorios de las empresas del ferrocarril y del puerto; el ingeniero François Sisque; Adolfo Olivet, inspector de tráfico, y Carlos Estevenin, administrador del puerto de Rosario. “*Visitaron detenidamente el puerto de Arroyo Pareja*” (dice la crónica), y se fueron directamente a Bahía Blanca, donde Hersent tomó el tren para Buenos Aires, y los demás se fueron al día siguiente para Rosario.<sup>13</sup>

Pese a no explicitarse, la intención de esta visita relámpago estaría claramente relacionada con la cuestión de la venta de las instalaciones al gobierno de la Nación.

Cuando se hicieron públicas las intenciones de los franceses, entraron a jugar elementos de presión a favor y en contra. La prensa bahiense, históricamente hostil a Arroyo Pareja, minimizó la cuestión, hasta tal punto que provocó un comentario contundente de *Nueva Época*.

“[...] algunos colegas de Bahía Blanca e Ingeniero White, han formulado comentarios desfavorables para el [puerto] local con el fin de que el gobierno no se interese por el negocio”.<sup>14</sup>

El tenor de las notas denunciadas por el periódico puntaltense está ejemplificado por *El Atlántico*. Este diario bahiense publicó, en su edición del 5 de agosto de 1923, una página entera dedicada al progreso de Punta Alta, donde realizó un prolijo registro de su economía, sus instituciones y su vida social.

Allí da cuenta que el puerto de Arroyo Pareja es ineficiente por falta de vías adecuadas que lo ligen a las zonas productivas del país. Es una lástima, continúa la nota, que los vecinos no se den cuenta de esta falla cuando solicitan la nacionalización. Y propone que las acciones de los puntaltenses deben orientarse a la concreción de dos proyectos destinados a atraer a Arroyo Pareja la producción del norte: los proyectos del

<sup>13</sup> Cf. *Nueva Época*, 2 de abril de 1923, p.1. En dicha nota, el nombre de Hersent aparece escrito en forma fonética como Hersant.

<sup>14</sup> *Nueva Época*, 7 de abril de 1923, p.1

administrador de los Ferrocarriles del Estado, Domingo Fernández Beschtedt, de extender las vías de Rosario a Santa Fe y de allí hacer una traza paralela al Rosario-Puerto Belgrano; y la del diputado Juan Cafferata para conectar Puerto Belgrano y Córdoba.<sup>15</sup>

El 18 de marzo de 1923 el presidente 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.”<sup>16</sup>*

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.

Las firmas inglesas contraatacaron, ofreciendo sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas,<sup>17</sup> 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 a Ingeniero White ni a Puerto Galván para concretar sus proyectos.

En julio de 1923, la *Compagnie* ofreció a precio de costo las instalaciones al gobierno. *Nueva Época* destacó en su momento la conveniencia de la oferta, puesto que el puerto se hallaba funcionando (lo que reportaría ganancias desde el primer día) y sólo faltaban obras complementarias.<sup>18</sup>

Finalmente el gobierno recibió hacia fin de 1923 una nueva propuesta por parte de los administradores de Arroyo Pareja: la enajenación de las instalaciones a cambio de tres millones de pesos.<sup>19</sup>

Nunca se obtuvo respuesta.

---

<sup>15</sup> Cf. *El Atlántico*, 5 de agosto de 1923, p. 7. Se ignora cómo una traza paralela a la del ferrocarril francés pueda solucionar los problemas de tráfico que tenía éste.

<sup>16</sup> *Nueva Época*, 21 de marzo de 1923, p. 1

<sup>17</sup> Cf. *Nueva Época*, 27 de junio de 1923, p. 1

<sup>18</sup> Cf. *Nueva Época*, 21 de julio de 1923, p. 1

<sup>19</sup> Cf. *Nueva Época*, 19 de diciembre de 1923, p. 1

## Las gestiones de Antonio Ballesteros

Ante estas gestiones de alto nivel y prácticamente de inmediato, los puntaltenses tomaron el proyecto de la empresa como propio porque entendían, con razón, que era una de las últimas oportunidades de reactivación del puerto Pagnard, como todavía se decía entonces.<sup>20</sup>

En marzo de 1923, el Dr. Antonio Ballesteros, abogado puntaltense con residencia en Buenos Aires, envió al presidente de la Nación y al Ministro de Obras Públicas Eufrazio Loza sendas notas de pedido de adquisición del puerto de Arroyo Pareja. La intervención del letrado estaba lejos de ser totalmente desinteresada, ya que poseía tierras linderas a las de la Compañía del Puerto las que se valorizarían con una reactivación de la terminal marítima.

Ballesteros va a ser uno de los más activos peticionantes ante las autoridades nacionales a favor del puerto local. Su mismo trabajo en la capital, por otra parte, lo habilitaba para ser una suerte de nexo entre los puntaltenses y los poderes de la Nación.

Con mapa adjunto del estuario, Ballesteros expuso ante Loza la conveniencia de adquirir Arroyo Pareja antes que embarcarse en la construcción de un nuevo puerto.

*“Aquellos grandes gastos de canalización profunda, se exigirá a la Nación que los realice, si se construye o adquiere un puerto en el interior de la bahía, cuyo coto se duplicará bien pronto por esos gastos, sin pasar de un raquíptico puerto de cabotaje, al que no podrán jamás entrar los grandes buques actuales y futuros de 10, 20 y 30 mil toneladas por cuyo medio se propulsará aquel progreso general.*

*Aquellos inconvenientes no existen para el Puerto Comercial de Bahía Blanca (arroyo Parejas [sic]), concluído en su primera sección. En ese gran puerto, podrán atracar buques del cabotaje nacional, para hacer operaciones al costado de los buques de ultramar de gran calado.”*<sup>21</sup>

En ese mismo mes, trescientos destacados vecinos de la ciudad, entre los cuales figuraban socios de la *Liga de Defensa Comercial de Punta Alta*, enviaron un petitorio al presidente Alvear en adhesión al del Dr. Ballesteros. Los fundamentos desplegados en la nota repiten los ya conocidos de índole geográfica y económica. Los signatarios

---

<sup>20</sup> Se ha encontrado ese topónimo en mapas de épocas tan tardías como 1929

<sup>21</sup> *Puerto Rosales. Punta Alta y su proyección portuaria*, N° 1, s/p.

*“[...] confirman su petición de que la Nación adquiriera el Puerto Comercial de Bahía Blanca “Puerto Belgrano” (arroyo Pareja), recuperando esa ubicación única, de aguas hondas, acceso directo al mar y sobre tierras altas.*

*Los grandes costos crecientes y siempre insuficientes que demandaría a la Nación, “en todo futuro”, el dragado, canalizaciones, etc. Hacia el interior de la bahía, y en el puerto mismo, si se adquiere o construyera allí sería verdaderamente útil evitarlos, para invertirlos en caminos, extensiones futuras, depósitos fiscales, etc. Y demás obras públicas de la Nación, quedando así abaratados “para siempre” los fletes y libre la gran zona, de los muy grandes que gravitan sobre ella desde Buenos Aires.”*<sup>22</sup>

En abril de 1923, el Dr. Antonio Ballesteros, envió otra nota al presidente Alvear acompañando un petitorio que circuló por todo el pueblo y que fue firmado *“por la mayoría del comercio, propietarios e instituciones de la progresista ciudad de Punta Alta (bahía Blanca-Puerto Militar)”*.

Por el petitorio se solicitaba al Poder Ejecutivo adquiriera Arroyo Pareja para desarrollar el futuro Muelle Nacional. Las razones que fundamentan este pedido son expuestas con claridad meridiana por Ballesteros.

El problema de la localización de los depósitos, que tanto preocupaba al comercio bahiense, quedaría subsanada por la propuesta informal de la *Compañía Rosario Puerto Belgrano* de construir esos depósitos en los terrenos de su estación en Bahía Blanca. La empresa administradora de las obras portuarias, se obligaría a llevar toda mercadería importada a la ciudad por un flete inferior a la competencia.

Además, Arroyo Pareja *“es una obra concluída y suficiente para las necesidades actuales,”* continúa Ballesteros, argumentando que el coste sería indudablemente menor que lo que demandaría la construcción de uno nuevo. De *“gastos ingentes y suntuarios”* calificaba los destinados a levantar un otro puerto en la bahía donde ya hay tres establecidos. Y hacía hincapié en la *“ubicación privilegiada”* de Arroyo Pareja por sobre el interior de la bahía.

*“Si contra todo esto, y por interés material inmediato, o egoísmos suntuarios, o de comercio frío y estrecho, sin considerar las modernas razones sociales y el futuro de una gran democracia, una parte de la población o de comercio, que ya tiene dos puertos, desea un nuevo muelle fiscal de cabotaje en situación inadecuada de tierras y aguas bajas, la ciudad de Punta Alta, representando*

---

<sup>22</sup> *Puerto Rosales. Punta Alta y su proyección portuaria*, N° 1, s/p.

*los verdaderos intereses generales, no puede evitarlo sino pidiendo que el gran “ Puerto Nacional de Cabotaje y de Ultramar” sea ya construido, nacionalizandose a tiempo, o sea, antes que otros gastos y el aumento de su valor, lo haga dificultoso en el futuro.”*<sup>23</sup>

Acompañó la nota un extenso y completo informe en que Ballesteros expone las ventajas que poseía, intrínsecamente, el puerto puntaltense. Aquí las resumiremos.

1. Su condición de puerto de aguas profundas, lo hacían singularmente útil al comercio tanto de ultramar como de cabotaje. También se subrayaba el hecho de estar construida su primera sección y demás obras complementarias.

2. El acceso directo al mar, sin dragados ni canalizaciones, lo hacía más atractivo que los puertos del fondo de la bahía.

3. La elección de Puerto Belgrano por parte de Luiggi y Pagnard no podía ser casual: ellos conocían las posibilidades del sitio.

4. Las costas sin cangrejales, fango, ni bañados y las tierras altas cercanas la hacían particularmente favorables para el establecimiento de un pueblo cercano al puerto, en condiciones óptimas de sanidad para sus futuros habitantes.

5. La cercanía con un Puerto Militar, con el que podrían (y deberían) realizar actividades complementarias y se beneficiarían con la *coexistencia de elementos y personal obrero y de mar*.

6. La importancia de la ciudad de Punta Alta, con sus estaciones de ferrocarril y su población, la hacían indicada para su proyección atlántica y para convertirse en *factoría marítima de Bahía Blanca*. En cuanto a la distancia que mediaba entre ambas ciudades, ésta se superaba fácilmente por el ferrocarril.

7. Al puerto llegaban dos líneas ferroviarias que lo conectaban con los principales centros productivos y comerciales de la Argentina.<sup>24</sup>

La prensa porteña se hizo eco de la cuestión. *La Razón*, en su edición del 14 de abril, elogió el petitorio de los vecinos. Y un artículo aparecido en el prestigioso matutino *La Nación* apoyaba la tesis puntaltense.

---

<sup>23</sup> *Ib.*

<sup>24</sup> Cf. *Nueva Época*, 5 de mayo de 1923, p. 1

*“La idea de ubicar el puerto nacional, aunque sea para la navegación de cabotaje, en White o en Galván, se reputa aquí como un verdadero desacierto, pues existiendo como existe el puerto natural de aguas hondas de Arroyo Pareja, cuya venta ha sido ofrecida al gobierno, se estima que es inadmisibile que éste pueda decidirse por la compra o construcción en un lugar que se considera inadecuado como lo es el que ocupan Ing. White y Galván situados en el fondo de la bahía, en terrenos de cangrejal anegadizos, y sobre todo, teniendo en cuenta que el acceso a esos muelles, por mar, se verifica mediante un canal de escasa profundidad abierto sobre un fondo de barro, canal que sólo puede ser navegado en marea alta y que representa un continuo desembolso de dinero para su mantenimiento en más o menos regulares condiciones.”<sup>25</sup>*

Esta actitud, sin embargo, no fue compartida por los medios de Bahía Blanca. Los diarios de la época de la vecina ciudad apenas si mencionaron la polémica. La situación es expuesta con un dejo de amargura por el diario puntaltense.

*“[...] nos causa singular sorpresa la actitud de la prensa de Bahía Blanca, que viene guardando reserva absoluta en la consideración de este asunto, es decir, con respecto a las gestiones que desenvuelve este vecindario tendientes a que el gobierno se disponga a adquirir el puerto local.*

*Los estimados colegas de Bahía Blanca, apenas si han transcripto el texto de las comunicaciones elevadas por el pueblo puntaltense, pero sin expresar, hasta la fecha, las opiniones que deben tener, relacionadas con este asunto de esencial importancia para Bahía Blanca y su zona tributaria.”<sup>26</sup>*

En junio, vuelve a insistir Ballesteros con una carta a las autoridades, expresando de forma clara la pugna de intereses en juego.

*“Ese nuevo muelle proyectado en el interior de la bahía, y no donde la Nación tiene sus intereses, sino donde el FC Sud tiene los suyos, concentraría con nuevas ventajas y privilegios el monopolio de esa Empresa, en contra de la separación paralela aconsejada por la ciencia positiva y económica”.<sup>27</sup>*

---

<sup>25</sup> *La Nación*, 10 de marzo de 1923

<sup>26</sup> *Nueva Época*, 27 de junio de 1923, p. 1

<sup>27</sup> *Nueva Época*, 15 de junio de 1923, p. 1

Sin embargo, y pese a las protestas 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.

Finalmente, una extensa nota publicada en *Nueva Época* en enero de 1924 expone los fundamentos al rechazo de la iniciativa gubernamental.

*“Por intermedio de la Dirección de Navegación y Puertos de la Nación, se han iniciado los preliminares para dar comienzo a los trabajos de construcción del puerto nacional de cabotage [sic], [...] en terrenos anegadizos y de cangrejal y por tanto, navegables solamente en marea alta. Sinceramente creemos que el P. Ejecutivo evidencia alguna precipitación de suyo inexplicable en este problema, que tiene su trascendencia.*

*El gobierno tiene en sus manos, desde Diciembre ppdo. una segunda oferta de venta del Puerto Comercial de Arroyo Pareja para crear en él el Gran Puerto Nacional de ultramar y cabotage [sic]. La oferta ha sido formulada con condiciones liberales, ofreciendo la ventaja de tratarse de un puerto de ubicación única, de aguas hondas y de acceso directo al mar.*

*Tiene en su estudio esta propuesta el P.E. y antes de decidirse sobre su aceptación o rechazo, da comienzo a las obras del puerto de cabotage [sic] en el punto antes mencionado. Con esto se comete un error. [...] Lamentamos de veras que el P. Ejecutivo haya decidido la construcción del puerto de cabotage, cuando tiene en sus manos el medio el medio para resolver en forma ventajosa el proyecto de creación del Gran Puerto Nacional...”*<sup>28</sup>

El periódico socialista *El Yunque*, de Punta Alta, menciona lo dicho en el Senado de la Nación, por Juan B. Justo, en momentos de un debate sobre política ferroviaria:

*“El Ferrocarril del Sur se ha tragado la línea de Huinca Renancó a Bahía Blanca; se ha tragado la línea de Bahía Blanca y Noroeste, junto con Puerto Galván; pero no le parece un buen bocado la línea de Rosario a Puerto Belgrano porque no es dueño del puerto de Arroyo Pareja y por eso lo boicotea.”*<sup>29</sup>

A pesar de las notas periodísticas y de los petitorios populares, el gobierno no dio marcha atrás con el proyecto. La primera sección del Muelle Nacional se inauguró en 1930, lo que canceló toda discusión.

---

<sup>28</sup> *Nueva Época*, 16 de enero de 1924, p.1

<sup>29</sup> *El Yunque*, 14 de agosto de 1925, p. 3



## El ferrocarril provincial y la cuestión portuaria

Entre fines de 1925 y principios de 1926, la provincia de Buenos Aires encaró un proyecto de prolongación del ferrocarril provincial desde Azul, donde terminaba a la sazón, hasta Bahía Blanca, con un desvío a Punta Alta. En ese contexto, la provincia proyectó la adquisición del puerto de Arroyo Pareja para salida de la línea.

Esta vía férrea había sido creada en 1907 con el nombre de *Ferrocarril La Plata al Meridiano V* y en 1924 cambió su nombre por el de *Ferrocarril Provincial de Buenos Aires*.

Los propósitos que motivaron su creación fueron: dotar a la provincia de un instrumento para el fomento de la riqueza; proveer un medio para controlar las tarifas; atraer a los puertos de la provincia la producción que se desviaba hacia la Capital en virtud del sistema radial.<sup>30</sup>

Curado de espanto, *Nueva Época* se mostró escéptico respecto a la evolución posterior del asunto, pues aún dentro del radicalismo existía fuerte oposición al respecto.<sup>31</sup>

No obstante, el domingo 21 de marzo tuvo lugar en la confitería *Los Dos Chinos* una gran asamblea convocada por la Sociedad de Fomento a fin de debatir el tema.

El 22 de mayo, la Sociedad se dirigió por nota al Ministro de Obras Públicas bonaerense, ingeniero Ernesto Boatti, en nombre de las poblaciones de Punta Alta y Puerto Belgrano. Es notable la apelación a un discurso antimonopólico y nacionalista, a la par de acusar directamente al *Ferrocarril del Sud* de boicotear toda iniciativa tendiente a revitalizar la estación portuaria local.

“[...] nuestro Puerto y Ferro-Carril traerán la libertad de comercio travada [sic] por el monopolio múltiple portuario y ferroviario del F.C. Sud, al que bien poca cosa debe esta población desde que anuló su Puerto, ejercitando su poder para destruir todo lo que se oponga a su interés por el tráfico terrestre y a su puerto opuesto a la importación directa y al cabotaje nacional, privando así a esta región marítima de las ventajas del mar que fundará su progreso y su futura grandeza.

*El Ferro-Carril Provincial, repleto de cargas desde el primer día, y el Ferro-Carril Rosario a Puerto Belgrano, alimentarán con sus tráficos a este Puerto de aguas ondas [sic], requeridas por la navegación moderna, y aún el Sud traerá sus ramales por la atracción de estas y por la necesaria reglamentación del tráfico terrestre y portuario mediante el giro proporcional que establece la*

<sup>30</sup> Cf. Mayer, Mirko Edgardo: “El ferrocarril al meridiano V : breve reseña histórica”

<sup>31</sup> Cf. *Nueva Época*, 3 de marzo de 1926, p. 1

*constitución al disponer que los privilegios son temporarios y al prohibir su primacías [sic] y preferencias de un Puerto sobre otros, y menos a favor de un monopolio privado ( Arts. 12 y 67 Inc.16). Además, todos los argentinos, y con ellos todos los elementos solidarios apoyarán, con su esfuerzo presente y futuro, y esa política económica nacionalista, que enaltecerá, además el crédito y prestigio de nuestra Provincia de Buenos Aires, y con ello, nuestro sistema federal de gobierno.*

*Deseamos, pues, que los proyectos pendientes se realicen bajo el amparo de los principios de libertad de comercio que expuso el Procer cuyo nombre lleva nuestro Puerto, y que este se complemente, prolongando el muelle, con su escollera al frente, la dársena La Paz a su lado, sección Cabotaje, elevadores, y, en el futuro, la destilería de Petróleo, Mercado de Frutos, estación central de Ferro-Carriles, todo lo cual se indica en el plano adjunto”.*

Y concluía la nota:

*“Una eminencia, señor Ministro, como fue el Contra Almirante D. Manuel J. Lagos, dijo: “ Si el Gobierno consigue realizar en breve tiempo el Puerto Comercial de Bahía Blanca en Puerto Belgrano, habrá hecho obra grande y de patriotismo, completando con los servicios auxiliares de los diques de carena de Puerto Militar, etc. ”<sup>32</sup>*

Los estudios oficiales se prolongaron en el tiempo. El Ferrocarril Provincial era deficitario y no cubría con entradas propias los gastos que generaba su explotación. Finalmente, en mayo de 1930 se decidió que el ese ferrocarril no pasaría por Punta Alta, frustrándose de este modo otra posibilidad de reactivación portuaria.

## **Epílogo**

El estado actual de los conocimientos no permite responder muchos interrogantes que-confiamos- se irán contestando en el futuro conforme se avance en el análisis de los documentos existentes o se accedan a otros que esperan aún en los archivos. No obstante, es factible aventurar en forma preliminar algunas líneas de trabajo que den cuenta en líneas del proceso que tuvo lugar en la década de 1920.

---

<sup>32</sup> Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Geodesia, carpeta 3, folio 40 ( subrayado en el original)

Por empezar, es interesante ahondar en la política financiera de las empresas francesas en la zona y en su capacidad de sostener en el tiempo un proceso ambicioso como el del sudoeste bonaerense.

Luego, sería pertinente estudiar detenidamente la capacidad de lobby de cada uno de los actores involucrados y develar el juego de acciones políticas llevadas a cabo a nivel nacional, provincial y nacional. Pues, si no se puede ser monocausal, todo parece apuntar a una acción decidida del *Ferrocarril del Sud* para impedir el crecimiento de su rival empresarial.

Por último, más allá de la crónica periodística, resulta interesante detenerse en el impacto social que las decisiones empresariales tuvieron en una comunidad como la puntaltense de ese entonces y estudiar qué sectores estuvieron más interesados en sostener la propuesta francesa.

## Referencias bibliográficas

### Documentación editada e inédita

Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano, *Rapports du Conseil d'Administration. Assemblées Générales 1908-1923*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1908-1923

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

Ley de concesión N° 5574, 15 de septiembre de 1908 (Archivo Histórico Municipal: Documentos de Puerto de Arroyo Pareja, caja H-2. Copia).

Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Geodesia: carpeta 3, folio 40

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

## **Diarios, revistas y publicaciones periódicas**

*La Nación*, Buenos Aires

*El Atlántico*, Bahía Blanca

*El Yunque*, Punta Alta

*Nueva Época*, Punta Alta

*Puerto Rosales. Punta Alta y su proyección portuaria*, Punta Alta

## **Bibliografía**

Chalier, Gustavo: “Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca”, en José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.): *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, pp. 163-172

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

Mayer, Mirko Edgardo: “El ferrocarril al meridiano V: breve reseña histórica” en *Revista de historia bonaerense*, año 12, n° 28, Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, Morón, 2005, pp. 24-27

Rapoport, Mario: *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*, Buenos Aires, Ed. Macchi, 2003.

