

Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Nacional de La Plata

2015

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Secretaría de Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

Ilustraciones de Tapa: Puerto La Plata. Agradecemos a la Sra. Irma Borán. Puerto Ruiz - Entre Ríos (Río Gualeguay) y Puerto de Buenos Aires. Agradecemos a Xavier Kriscautzky.

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

Las impresión del libro fue financiada con un subsidio de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica

Colección Estudios / Investigaciones 51

Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas / María Emilia Sandrín ... [et al.] ; compilado por María Emilia Sandrín ; Nicolás Biangardi. - 1a ed. compendiada. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2015.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

I. Ciencias Sociales. I. Sandrín, María Emilia II. Sandrín, María Emilia, comp. III. Biangardi, Nicolás, comp.

CDD 301

Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decano

Dr. Aníbal Viguera

Vicedecano

Dr. Mauricio Chama

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana Julia Ramírez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Dra. Susana Ortale

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

ÍNDICE

<u>Presentación</u>	8
<u>“Las villas nuevas” cantábricas en el marco de su primitiva organización territorial. Valles, alfoces, solares y linajes en los enclaves portuarios del litoral marítimo del reino de Castilla entre los siglos XII al XIV</u> <u>Oswaldo Victor Pereyra</u>	13
<u>El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)</u> <u>Luis López Molina</u>	27
<u>Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo</u> <u>Arturo Ariel Bentancur</u>	52
<u>Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799</u> <u>Maximiliano Camarda</u>	67
<u>El consulado de Buenos Aires y el quiebre de la Monarquía: los prestamos y contribuciones de los comerciantes, 1808-1816</u> <u>Javier Kraselsky</u>	88
<u>Comercio, orden y derechos de propiedad en un puerto alternativo del Río de la Plata. La boca del Río Salado entre dos bloqueos (1838-1848)</u> <u>Antonio Galarza</u>	112

<u>Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).</u> <i>José Mateo y José Luis Noqueira</i>	130
<u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u> <i>Gustavo Chaliar</i>	150
<u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u> <i>Ulises Suárez Estavillo</i>	169
<u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u> <i>Isabel Paredes</i>	186
<u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u> <i>Miquel Àngel De Marco (h)</i>	202
<u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u> <i>María Claudia Errecart</i>	227
<u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u> <i>Nicolás Biancardi</i>	251
<u>Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires (1776-1810)</u> <i>María Evangelina Vaccani</i>	268

<u>La ruta del cacao. Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX</u> <u>Lina Constanza Díaz Boada</u>	284
<u>El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México</u> <u>Yasser Orlando Espinoza García Y Héctor Manuel Pimienta Fernández</u>	306
<u>Delitos sexuales en el espacio portuario. Sexualidad y derecho en la encrucijada</u> <u>Betina Clara Riva</u>	321
<u>La ciudad y el puerto. Transformaciones de áreas portuarias en desuso. El caso de puerto madero</u> <u>Claudia Carut</u>	350
<u>Una Hada en La Boca. Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”</u> <u>Marcelo N. Weissel</u>	371
<u>Los autores</u>	386

Presentación

Podríamos intentar empezar a describir a los puertos de diversas maneras y todas serían el inicio de un análisis fructífero. Se puede decir que un puerto es un lugar en la costa adonde arriban embarcaciones trasladando bienes y personas, y que es un espacio desde el cual parten los sueños de los migrantes y los productos de las zonas próximas en busca de nuevos destinos. También que es la tierra donde marineros y pescadores encuentran descanso y esparcimiento luego de varios días trabajando en el mar y la puerta de acceso a una ciudad donde el intercambio entre personas de distintas procedencias promueve la conformación de una cultura particular. Los puertos pueden ser abordados desde esos aspectos o desde otros porque constituyen espacios sociales de una gran complejidad.

Los espacios portuarios no se limitan a ser uno de los marcos donde se desarrollan las actividades de los hombres en sociedad. Los espacios son estructuras sociales que condicionan a las otras estructuras que conforman la sociedad (Santos, 1990: 160). Al mismo tiempo, no son inmutables sino que están moldeados por el cambio histórico y, como instancia social, están dotados de cierta autonomía. Los espacios tienen formas durables por lo que condicionan a la sociedad por períodos de tiempo prolongados¹. Esto es evidente en el caso de los puertos.

La mayor parte de los puertos han desarrollado en sus adyacencias un asentamiento urbano. Algunas de esas urbes han crecido hasta constituir grandes aglomeraciones. Esas ciudades-puerto tienen características particulares que complican los intentos de lograr una definición precisa de las mismas. Sin embargo, en rasgos generales, lo que las define como tales es que lograron transformarse en

¹ Milton Santos considera que el papel específico del espacio proviene, justamente, del hecho de que sus formas sean durables (Santos, 1990: 165).

ciudades gracias al movimiento de personas y bienes que generaba el puerto (Monge y del Olmo, 1996: 221). Aún cuando en muchos casos el crecimiento posterior del asentamiento urbano termina relegando al puerto del lugar preponderante que tenía al inicio del proceso.

Los espacios portuarios, entonces, son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificados en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas se encuentran indagando sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación son un claro ejemplo de ese trabajo.

Los estudios reunidos en el libro se refieren a temas, lugares y períodos temporales muy variados. En primer lugar, varios capítulos se refieren a situaciones referidas a puertos marítimos en España y América. Víctor Pereyra nos introduce en el tema de la primitiva organización territorial de los enclaves portuarios situados al norte de la península que conformaban el litoral marítimo del reino de Castilla del siglo XII al XIV. Luis López, por su parte, nos invita a realizar un recorrido por las embarcaciones y las mercancías que circulaban por el puerto de Cádiz en el convulsionado trienio de 1810-1812.

José Mateo y José Luis Nogueira nos sumergen en la demografía de los puertos de la provincia de Buenos Aires tal como se encuentran reflejados en los primeros censos nacionales. Ya entrado el siglo XX pero manteniéndonos en las costas del litoral bonaerense, Gustavo Chalier analiza los intentos, realizados por capitales franceses, de reactivar el Arroyo Pareja como terminal portuaria y la oposición de las empresas de origen británico ancladas en otros puertos.

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

vista, la historia del puerto de Mazatlán situado en las costas del Pacífico mexicano. Ulises Suárez Estavillo indaga sobre el devenir de la pesca del camarón y el papel de sus empresarios durante el período 1949-1958. En cambio, Yasser Espinoza García y Héctor Manuel Pimienta Fernández examinan la influencia del turismo en la economía, la sociedad y la cultura de la zona.

Los capítulos de la sección siguiente concentran una serie de miradas sobre los puertos del Río de la Plata. Arturo Ariel Bentancur nos presenta un ensayo donde, luego de años de exhaustivas investigaciones, reflexiona sobre la incidencia del puerto en la vida social de la ciudad de Montevideo. Maximiliano Camarda, por su parte, expone los resultados de su investigación sobre los cargadores de cueros realizada desde los puertos que componen el complejo portuario rioplatense durante las dos décadas que van desde 1779 hasta 1799. Javier Kraselsky estudia la pérdida de poder del Consulado de Buenos Aires durante la conflictiva coyuntura de los años 1808-1816 y los cambios en los préstamos que otorgaban los comerciantes vinculados a esa institución.

Por otro lado, la actividad en un puerto rioplatense alternativo, prácticamente desconocido hasta ahora, es retratada por el trabajo de Antonio Galarza sobre la boca del río Salado entre los años 1838 y 1848. Betina Riva muestra, en cambio, un aspecto muy importante en la vida social de los espacios portuarios al abordar, desde la óptica que brindan los procesos judiciales del siglo XIX, la sexualidad y los delitos vinculados a ella dentro de ese mundo tan particular en el que viven los marineros.

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la ilustración, plantean los cruces que se dan entre las representaciones y la realidad del puerto de la Boca.

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales² como a la circulación terrestre de

² Los puertos situados en el Río de la Plata son considerados aparte de los fluviales porque reciben una gran cantidad de comercio ultramarino y porque prácticamente la mitad del río es en realidad un estuario. Una línea imaginaria

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel Paredes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

El resto de los textos que conforman el libro indagan sobre los circuitos terrestres y lo que podemos considerar como puertos secos³. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

Los últimos tres capítulos nos traen de vuelta al Río de la Plata. María Claudia Errecart nos propone una revisión del circuito mercantil que unía a Buenos Aires con Potosí. Por su parte, Nicolás Biangardi analiza los embargos de cueros realizados en la Banda Oriental durante la coyuntura particular de los años 1784-1785. Por último, Evangelina Vaccani efectúa un estudio de la estructura fiscal virreinal a partir del caso de la Aduana de Buenos Aires.

El conjunto de todos estos textos es una muestra de la amplitud de aspectos que los espacios portuarios permiten abordar. Esperamos que la lectura de este nuevo libro impulsado desde la Red de Estudios Portuarios logre, como sus antecesores, incentivar el interés por esos espacios dentro de las ciencias sociales y que, al mismo tiempo, ayude al intercambio entre los investigadores de las distintas disciplinas para lograr una verdadera mirada interdisciplinaria de esos problemas.

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi
La Plata, septiembre de 2013.

que se dibuja de Montevideo a Punta Piedras (cerca de Punta Indio) divide el río del estuario (Calcagno y Lovrich, 2013: 111).

³ Varias ciudades cumplen una función portuaria dentro de los circuitos terrestres. Por ejemplo, lugares donde en el siglo XVIII, o anteriormente, se llegaba en carretas pero por un cambio en el relieve debían continuar su viaje en arrias de mulas. De esta manera, se daba una situación similar a la de los puertos donde las mercancías pasan de un medio de transporte a otro.

Bibliografía

Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.

Monge, F. y del Olmo, M (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas del Atlántico”. En Guimerá, A. y Romero, D. (ed). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI – XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español Madrid, 19-21 de octubre de 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento.

Calcagno, J. y Lovich, G. (2013). *El mar. Hizo falta tanta agua para disolver tanta sal*. Buenos Aires, Siglo XXI.

La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja

Gustavo Chaliar

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 (Chaliar, 2005).

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 (Chalier, 2009).

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 (Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano, 1922:5).

Empero, tampoco la alianza entre las compañías logró catapultar

al puerto a los lugares pensados. Según estadísticas oficiales del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 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:

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

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*)

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 apor-

tar 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 3° de la ley de concesión, que estaba aún vigente.¹ Esta sobreestimación inicial de las 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.

La medida se daba en un contexto político particular. Cuando la Unión Cívica Radical ganó las elecciones presidenciales de 1916 y se

¹ “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” (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.

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 (Rapoport, 2000:143 y ss.).

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.

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: Eufasio 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 transeúnte que, de paseo procura asomarse al estuario (Guido, 1923: 4 y 5).

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

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, construidos 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 (Guido, 1923: 5 y 6).

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” (Guido, 1923: 6 y 7).

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 aun 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 (Guido, 1923: 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 (Guido, 1923: 22).

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 (Guido, 1923: 23).

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 dragado no muy profundo.

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.

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 detuvieron en considerar siquie-

ra 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 Sisqueú; 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. (*Nueva Época*, 2 de abril de 1923, 1)

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 (*Nueva Época*, 7 de abril de 1923, 1).

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 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 (*El Atlántico*, 5 de agosto de 1923, 7).²

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 (*Nueva Época*, 21 de marzo de 1923, 1).

Alvear sí recorrió, en cambio, White y Galván, lo que en virtud de lo conocido por el proyecto de Guido y las ofertas realizadas por los ingleses, suscitó toda serie de especulaciones por parte de la opinión pública puntaltense.

Las firmas inglesas contraatacaron, ofreciendo sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas, agregando un factor más de presión al asunto. Esta acción, claro, era *pour la galerie*, porque lo hacían a sabiendas que el gobierno no precisaba ni 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 (*Nueva Época*, 21 de julio de 1923, 1).

Finalmente el gobierno recibió hacia fin de 1923 una nueva pro-

² Se ignora cómo una traza paralela a la del ferrocarril francés pueda solucionar los problemas de tráfico que tenía éste.

puesta por parte de los administradores de Arroyo Pareja: la enajenación de las instalaciones a cambio de tres millones de pesos (*Nueva Época*, 19 de diciembre de 1923, 1).

Nunca se obtuvo respuesta.

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.³

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 Eufrasio 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 raquítrico 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]), concluido en su primera sección. En ese gran puerto, podrán atracar buques del cabotaje na-

³ Se ha encontrado ese topónimo en mapas de épocas tan tardías como 1929

cional, para hacer operaciones al costado de los buques de ultramar de gran calado (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta ,1990).

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

[...] 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 (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta ,1990).

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 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 (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta , 1990).

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 (*Nueva Época*, 5 de mayo de 1923, 1).

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.

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 (*La Nación*, 10 de marzo de 1923, 4).

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 transcrito 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 (*Nueva Época*, 27 de junio de 1923, 1).

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 (*Nueva Época*, 15 de junio de 1923, 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 cabotaje [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 se-

gunda 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... (*Nueva Época*, 16 de enero de 1924, 1).

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 (*El Yunque*, 14 de agosto de 1925, 1).

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.

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.

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.

Bibliografía

- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano. (1922). *Rapports du Conseil d'Administration. Assemblées Générales 1908-1923*. Paris: Centrales des Chemins de Fer.
- Chalier, G.(2005). El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930). *Cuadernos del Sur*,(34), 299-317.
- Chalier, G. (2009). Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca. En Mateo,J. y Nieto,A. (comps.). *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (pp. 163-172). Mar del Plata: GESMar, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Guido, M. (1923). *Proyectos de ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca en Bahía Blanca*. Buenos Aires: Cámara de Diputados de la Nación.
- Ley de concesión N° 5574, 15 de septiembre de 1908 (Archivo Histórico Municipal: Documentos de Puerto de Arroyo Pareja, caja H-2. Copia).
- Rapoport, M.(2000). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Macchi.
- Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932* (mecanografiada).

Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta (1990) *Puerto Rosales. Punta Alta y su proyección portuaria*. Punta Alta: [s.n.].

Diarios, publicaciones periódicas

El Atlántico, Bahía Blanca

La Nación, Buenos Aires

Nueva Época, Punta Alta

La Razón, Buenos Aires

El Yunque, Punta Alta

Los autores

Arturo Ariel Bentancur Díaz

Profesor titular de Historia Americana en la Universidad de la República (Uruguay). Licenciado en Ciencias Históricas por la misma institución y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Últimas publicaciones: *La familia en el Río de la Plata a fines del período hispánico. Historias de la sociedad montevideana* (2011), *Muerte y religiosidad en el Montevideo colonial. Una historia de temores y esperanzas* (coautoría, 2008) y *Amos y esclavos en el Río de la Plata* (coautoría, 2006).

Nicolás Biangardi

Profesor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y Magister en Historia por la Universidad de Tres de Febrero. Su trabajo de investigación indaga sobre la producción y circulación de productos pecuarios en la región Río de la Plata durante el siglo XVIII. Actualmente se desempeña como docente en la cátedra de Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Maximiliano Camarda

Licenciado en historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, en donde se encuentra finalizando la maestría y el profesorado. Doctorando en la Universidad Nacional de la Plata. Becario Tipo I de CONICET. Sus problemáticas de investigación giran en torno a la sociedad y economía Hispanoamericana durante el siglo XVIII. Participa del proyecto titulado "Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplaten-

ses, 1779-1810". También se encuentra participando del grupo de investigación GESMar de la UNMDP.

Claudia Carut

Magister en Gestión Ambiental Urbana (UNMDP), Profesora y Licenciada en Geografía (UNLP). Profesora Adjunta de la Cátedra de Geografía de los Espacios Marítimos (UNLP) y del Seminario de Política y sociología ambiental (UTN). En la actualidad está desarrollando su tesis doctoral *La metropolización costera de la Región metropolitana de Buenos Aires. Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90*. Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas / Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Posee más de 35 trabajos publicados en libros, congresos y revistas arbitradas referidas a la cuestión costera y ambiental.

Gustavo Chaliar

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Docente del Departamento de Humanidades, UNS. *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Cuaderno N° 1 de la Colección Cuadernos de historias del sur Bonaerense, Bahía Blanca, Ediuns, 2010. "Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano", en *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, 2011, pp. 43-54. "Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)", en *Argentina de puertos* 2013, pp. 269- 294.

Miguel Ángel De Marco (h)

Doctor en historia, investigador del CONICET-IDEHESI, Nodo IH (Rosario), docente de posgrado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de Historia de la Universidad del Salvador en Buenos Aires. Director del Centro de Estudios del Desarrollo Regional de Rosario. Sus libros relacionados con la temática son: *La batalla por el puerto de Rosario* (1999), *Santa*

Fe en la transformación argentina (2000), *Carlos Sylvestre Begnis, en el desarrollo del litoral argentino* (2005), *La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario* (2007), y en coautoría *El puerto de los rosarinos* (2006). En prensa *Ciudad Puerto, Universidad y desarrollo regional, 1919-1968*.

Lina Constanza Díaz Boada

Historiadora por la Universidad Industrial de Santander (UIS), Magister en Historia UIS, y Doctoranda en Ciencias Sociales UNLP. Investigadora en el CHAyA, IdIHCS –CONICET-UNLP. Últimas publicaciones: “Los discursos historiográficos sobre Nación y Nacionalismo en Colombia, 1986-2010”, *Pandora revue d’études hispaniques*, 2012, vol. 11, pp. 135-152; “Imaginario social en la reproducción de la violencia: aproximación a la identidad del indio y el ladino en Guatemala”. *Aletheia*, 2012 3(5), http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front_page; en co-autoría “Protesta indígena y movimiento social en Colombia. Apropiación política de La María–Piendamó (Departamento del Cauca, Colombia)”, en *Historia contemporánea de Colombia. Conflicto armado, régimen político y movimientos sociales*, 2012, pp.405-444.

María Claudia Errecart

Profesora en Historia, UNLP. Actualmente cursa una Maestría en Historia en la UNTreF. Adscripta a la cátedra de Historia Argentina I, en la FaHCE (UNLP). Docente en nivel Medio. Investigadora en carácter de colaboradora en el IdIHCS-CHaYA/UNLP-CONICET.

Yasser Orlando Espinoza García

Licenciado en Estudios Internacionales por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Historia (UAS); Alumno del Doctorado en Ciencias Sociales (UAS). Publicaciones: co-autor de *Norteamericanos en el Paraíso: inversiones y turistas en Mazatlán (siglo XX)*.

Antonio Galarza

Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y becario posdoctoral del CONICET. Se desempeña como docente en dicha Universidad, en el área Historia Americana. Sus temas

de investigación versan sobre la economía y la fiscalidad en Buenos Aires entre fines del período colonial y mediados del siglo XIX. Ha publicado artículos de investigación en revistas científicas de Argentina, Colombia y Perú.

Javier Gerardo Kraselsky

Profesor recibido en la Universidad Nacional de La Plata, Magister en la Universidad Nacional de Febrero y Doctor en Historia en la Universidad Nacional de La Plata. Su área de especialización es el comercio y las instituciones del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Actualmente ejerce la docencia en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es autor de “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX* (2007) y del artículo “De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794”, *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 2007. Además integra el proyecto radicado en la Universidad Nacional de La Plata denominado “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

Luis López Molina

Profesor de la Universidad de Cádiz (España). Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (2013). Máster en Gestión Logística (2009), Máster en Gestión Portuaria (2007), Máster en Organización e Ingeniería de la Producción - Dirección de Plantas Industriales (2005), Técnico Superior en Comercio Internacional (1998). Publicaciones: *Claves de Éxito para la Elaboración y Promulgación de la Constitución en una ciudad Sitiada* (2013); *Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812* (2012).

José Mateo

Doctor en Historia (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España), Magister en Historia (UNIARA, Huelva, España), Licenciado en

Historia (UNICEN, Tandil, Argentina). Profesor Titular Ordinario de Historia Argentina (UNMdP) e Investigador Independiente del CONICET con lugar de trabajo en la Estación Hidrobiológica Puerto Quequén. Director del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESmar-UNMdP). Ha publicado recientemente los libros *Cosechando el mar en lanchas amarillas* y *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, y los artículos “Estrategias de la anchoíta en un mar de tiburones. Las pymes conserveras marplatenses durante la valoración financiera (1975-2006)”, “Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama (1989-2010)”.

Isabel Paredes

Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín V. González), Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Luján), Magister en Historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero). Últimas publicaciones: “La Carrera del Paraguay”, *América Latina en la Historia Económica* (en prensa).

Victor Pereyra

Profesor y licenciado en Historia de la UNLP, diplomado y especialista en investigaciones históricas de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad de Cantabria – Santander – (España) y doctor interuniversitario en Historia de la UNdeMP. Docente e investigador categorizado en la Cátedra Historia General IV de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Ha publicado trabajos en diversas revistas especializadas nacionales y extranjeras. e *De Infanzones a Patricios. Reconstrucción de una elite de poder urbana en la villa de Castro Urdiales entre los siglos XIV al XVI*. (en prensa)

Héctor Manuel Pimienta Fernández

Licenciado en Sociología (2004-2009) y Maestría en Historia (2010-2012) por parte de la UAS. Doctorante en Historia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, en Tijuana B.C., México.

Betina Clara Riva

Licenciada y doctoranda en Historia por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Trabaja las áreas de historia social, del derecho e historia de la sexualidad. Ha participado publicando en actas de congresos específicos desde el año 2007. Ha publicado entre otros en el volumen conjunto “Ayer, hoy y mañana son contemporáneos”, 2010 y “Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente” (en prensa).

Ulises Suárez Estavillo

Licenciado en Economía, Licenciado en Comercio Internacional (Facultad de Ciencias Sociales Universidad Autónoma de Sinaloa); Maestría en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt); Candidato a Doctor en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt). Profesor de asignatura de la Facultad de Ciencias Sociales (UAS) en el área de desarrollo económico e historia económica; colaborador del cuerpo académico “desarrollo y migración” de la misma Facultad.

María Evangelina Vaccani

Profesora en Historia graduada en la Universidad Nacional de La Plata. Profesora de Historia Argentina y Latinoamericana de la Universidad del Este. Está culminando su Maestría en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, especializándose en los estudios de fiscalidad en el Antiguo Régimen investigando la Aduana de Buenos Aires en el periodo 1774-1810. Investigadora del Centro de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Marcelo Weissel

Licenciado en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica, F. F. y L. UBA. Doctor Universidad de Buenos Aires, área Arqueología. Director Programa Historia Bajo las Baldosas, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Titular Arqueología Urbana y Subacuática Universidad Nacional de Lanús. “Un naufragio de Buenos Aires” (2011) y “Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires” (2009).

Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides. Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos 2011. Historiador Porteño 2009.

Los espacios portuarios son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificadas en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas indagan sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación es un claro ejemplo de ese trabajo y constituye, además, una muestra de la amplitud de aspectos desde los cuales se puede estudiar esos espacios.

