

Competencias entre hinterlands ferropuertuarios en el sudoeste bonaerense: el caso del puerto de Arroyo Pareja.

Chalier, Gustavo.

Cita:

Chalier, Gustavo (2017). *Competencias entre hinterlands ferropuertuarios en el sudoeste bonaerense: el caso del puerto de Arroyo Pareja. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/439>

Mesa N° 79: Puertos: trabajo, economía y configuraciones regionales (1880-1955)

PARA PUBLICAR EN ACTAS

Competencias entre hinterlands ferroportuarios en el sudoeste bonaerense: el caso del puerto de Arroyo Pareja.

Chalier, Gustavo *

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur

Núcleo HCPR-IDEHESI-Nodo IH

“Dan gooit het land zijnwegen en treinen
alsuit geworpen lijnen naar water en zand”
(Luego, impulsa el país sus carreteras y trenes
como líneas lanzadas al agua y a la arena)

Charles Ducal, *De Zee (El mar)*

Palabras liminares

La presente ponencia es parte de la labor de investigación realizada desde el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta y que se articula con el proyecto del Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales (IDEHESI-Nodo-IH). Es una suerte de continuación de la que fuera presentada en Rosario en el 2015 en el marco de las VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios¹. En ella se quiso indagar sobre la dificultad de conseguir una salida al mar en su extremo sur como uno de los factores que impidió al ferrocarril francés Rosario

* En coautoría con Bruno Rohou (Centre François Viète, Université de Bretagne Occidentale). El reglamento de las XVI Jornadas Interescuelas impide la presentación de más de un trabajo firmado por un mismo autor en la misma mesa temática. Como M. Rohou participa de esta mesa N° 79 con otra ponencia, se optó entonces por firmar esta comunicación con el nombre de uno de los autores en solitario, a fin de amoldarse a la normativa, pero dejando expresa constancia de la colaboración mutua entre ambos. Los autores agradecen los comentarios de Miguel Ángel De Marco (h.) y de Martín Petersen.

¹ Chalier, Gustavo: “À la recherche du port perdu: el ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la Bahía Blanca”, en Miguel Ángel De Marco (h), compilador; María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo (eds): *Actas de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, NODO IH-IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015, pp.177-194

Puerto Belgrano para competir en un plano de igualdad con el capital ferropuertoario británico instalado en la bahía Blanca. La presente ponencia se centra en el análisis de la calidad y cantidad de conexiones ferroviarias que tuvo el puerto de Arroyo Pareja, en Puerto Belgrano, en una zona de influencia disputada entre capitales ingleses y franceses.

Se advierte que la investigación se halla en sus fases preliminares, por lo que tanto la investigación de archivos, el tratamiento de las fuentes y las conclusiones arribadas poseen carácter provisorio y son pasibles de revisión.

La determinación de un hinterland: trenes y puertos en la bahía

Sin entrar en la discusión teórica que se da en la actualidad sobre la naturaleza y pertinencia del término hinterland o zona de influencia, se dirá que éste no es algo dado sino que es capaz de construirse y expandirse a partir del establecimiento de vías de comunicación adecuadas hacia y desde el puerto². Es así que el trazado de vías férreas y de un sistema caminero es necesario a la hora de determinarlo: «La clave del éxito de un puerto es la mejora de las relaciones puerto-hinterland», ha dicho recientemente y con razón, un grupo de investigadores españoles³.

Los puertos de la bahía Blanca son el eje de una amplia región, incorporada tardíamente al mercado productivo agrícola ganadero merced a la expoliación sufrida por los pueblos originarios a finales del siglo XIX. Se configuró como una típica región-embudo o dendrítica, para usar las metafóricas expresiones de Eric Van Young⁴. Este zona estuvo servido por las distintas líneas ferroviarias que fueron tendidas entre 1884 y 1910: el Ferrocarril del Sud, que conectaba la bahía con el centro y el sudoeste de la provincia de Buenos Aires y el Valle de río Negro; y el Ferrocarril

² Cfr. Mateo, José: “El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932”, en *Mundo Agrario*, vol. 15, n° 29, agosto 2014, p. 1 (<http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n29a06>). También Ortiz, desde un punto de vista económico, definió zona como: “...una superficie en la cual el producto de su trabajo y las necesidades de su consumo entran al mercado a partir a partir del arribo a un punto determinado de ella y situado de tal manera que todas las mercancías aludidas tiene mayor interés en vincularlo a él antes que a cualquier otro.” Ortiz, Ricardo: *Reflexiones sobre la economía de la zona de Bahía Blanca en relación a su puerto*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1958, p. 27

³ García Alonso, Lorena; Martínez-Pardo, Ana y Vallejo-Pinto, José Ángel: “Analysis of the spatial development of the hinterland of ports: a case study”, en *International Journal Shipping and Transport Logistic*, Vol. 8, N° 2, 2016, p.113

⁴ Una región-embudo puede ser descrita «...como agrupamientos o ramilletes de unidades productivas o de empresas vinculadas con un mercado externo en una forma cualitativamente semejante y en las cuales la regionalidad está definida menos por la complementariedad económica que por un especie de similitud fenomenológica (...) Lo que uno espera observar en regiones estructuradas a lo largo de líneas dendríticas de organización interna es una orientación hacia el exterior con el propósito de comerciar un solo bien exportable –de allí la metáfora del embudo.» Van Young, Eric: “Haciendo Historia Regional: Consideraciones metodológicas y teórica”, en *Anuario IEHS*, N° 2, 1987, pp. 264 y 267. El área sudoeste bonaerense nunca fue una zona de monocultivo, pero puede decirse que, según la época, existía un bien exportable preponderante: si hasta 1900 hubo un ciclo de producción de lana ovina, con el nuevo siglo la producción preponderante fue el trigo (ver Crisafulli, Gustavo: “Ciudad y campaña durante el boom agroexportador. El sudoeste de Buenos Aires.(1880-1914)”, en *Revista de Historia*, N° 2, 1991, p. 145).

Bahía Blanca Noroeste, que la enlazaba La Pampa y el sur de Córdoba. Una zona de unos 250.000 km², eminentemente cerealera, que las vías ayudaron a demarcar y que confluía en la bahía Blanca⁵.

El sistema portuario de la bahía Blanca, en que pivota esta región, se despliega en su costa norte, a lo largo de unos treinta kilómetros. Estos puertos, inaugurados en diferentes momentos y respondiendo a distintas necesidades, pueden agruparse geográficamente en dos áreas diferentes. En el fondo de la bahía, hay una suerte de ría, ancladero donde se hallan los puertos de la ciudad de Bahía Blanca:

- Cuatrerros, el puerto de la Compañía Frigorífica Sansinena, inaugurado en 1903.
- Galván, construido por el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste⁶ (Bahía Blanca and North Western Railway) habilitado 1902.
- Ingeniero White, propiedad del Ferrocarril del Sud⁷ (Buenos Aires Great Southern Railway) fundado en 1884.

El otro fondeadero, situado unos veintitantos kilómetros hacia la boca de la bahía, es el llamado Puerto Belgrano, que incluye los puertos de la ciudad de Punta Alta:

- Base Naval de Puerto Belgrano, el antiguo Puerto Militar, construido por el Estado entre 1898 y 1905.
- Arroyo Pareja, actual Puerto Rosales, construido por la Compagnie du Port Commerciale de Bahia Blanca (Puerto Belgrano) y que fuera inaugurado en 1920.

En esa última área, a comienzos del siglo XX, el Estado quiso desarrollar un puerto comercial de aguas profundas, aprovechando para ello los trabajos de construcción del Puerto Militar. Su propósito inicial era controlar el pago de las tasas fiscales por parte de las empresas ferroporcuarias inglesas. Por otra parte, el monopolio *de facto* que ejercía el capital británico de transportes en la bahía (principalmente el Ferrocarril del Sud) conspiraba contra la calidad del servicio prestado, que era oneroso y no cubría con las expectativas por falta de inversiones.

El Estado construyó en 1903 un sitio comercial dentro de la dársena del apostadero naval, que por pequeño e incómodo cayó pronto en desuso⁸. Esta situación no se modificó con la concesión que el Estado le otorgó a la empresa de capital francés Ferrocarril Rosario Puerto

⁵ 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), folio 9.

⁶ Este ferrocarril, establecido en 1889, unía la bahía Blanca con los territorios de La Pampa, el sur de Córdoba y, mediante empalmes, con Villa Mercedes (San Luis). En 1904 se fusionó con la también británica FC Buenos Aires al Pacífico (Buenos Aires and Pacific Railway), por lo que Puerto Galván fue manejado por aquella compañía. En 1925 el Ferrocarril del Sud adquirió el Ferrocarril Pacífico.

⁷ Fundado en 1862, el Ferrocarril del Sud desplegó sus 8000 km. vías desde la capital argentina por la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, extendiéndose hacia el Valle de Río Negro y deteniéndose en Zapala.

⁸ Cf. Chalier, Gustavo: “Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano”, en Victoria Cañete, Florencia Rispoli, Laura Ruocco y Gonzalo Yurkievich (compiladores): *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, pp. 43-54.

Belgrano (Cie. de Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano) para construir y explotar un muelle de 300 metros de longitud en el antepuerto del Puerto Militar. Comenzó a construirse hacia 1908 por cuenta de uno de los accionistas de la compañía ferrocarrilera y del puerto de Rosario, Hersent et Frères. Este muelle, salida natural al mar del ferrocarril, prácticamente no fue utilizado para los fines previstos⁹.

Optimismo francés: un puerto en Arroyo Pareja

En ese mismo año de 1908, el ingeniero Abel J. Pagnard¹⁰, ex empleado de Hersent, obtuvo la concesión para la construcción y explotación de un gran puerto de aguas profundas en Puerto Belgrano, en Arroyo Pareja. Pagnard transfirió el documento legal a la Régie Générale des Travaux Publics y se reservó el puesto de ingeniero consultor en las obras. Según los planos de Pagnard, debía ocupar una gran parte de Puerto Belgrano, con 5000 metros lineales de muelles en forma de peine, galpones, medios de elevación y dos grandes diques de carena.

En 1912 se constituyó en París la Compagnie du Port Commerciale de Bahía-Blanca (Puerto Belgrano), integrada por varios accionistas de la compañía del Puerto de Rosario y del FC Rosario Puerto Belgrano, entre ellos notablemente Hersent.

El negocio parecía muy próspero. Así por lo menos se desprende del informe del ingeniero Albert Dufour, encargado de la oficina de la Régie en Buenos Aires, a la casa central en París, el 22 de septiembre de 1910. Dufour, asombrado por las posibilidades de la zona, que creía poco menos que infinitas, pensaba que el futuro puerto podía substraer parte del tráfico de exportación e importación que se dirigía hacia y desde White y Galván¹¹. Basaba su confianza en que las instalaciones y los medios de embarque de las compañías británicas eran lentos y obsoletos, en comparación con los modernos y veloces con los que contaría Arroyo Pareja. Además, estimaba que la producción crecería a ritmo sostenido y los puertos existentes necesitarían ampliaciones urgentes pero muy onerosas. Por eso, expresaba que las compañías ferroviarias inglesas:

⁹ En virtud del contrato, el gobierno se reservaba el derecho de expropiación, previa indemnización, cuando las obras estuviesen terminadas. En 1911 se dieron por concluidas las obras y el Estado hizo lugar a la opción de expropiación. Tras varios entredichos, el Muelle C fue cedido al estado en 1914, quien negoció con la sociedad una suculenta indemnización, que fue pagada en bonos en 1918 y sirvió para enjugar parcialmente el déficit de la compañía ferroviaria. Cf. Chalié, Gustavo: "Capitales franceses en la Pampa: el ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano", en *Revue d'histoire des chemins de fer*, N° 45, 2014, pp.35-56

¹⁰ Una biografía de Pagnard en Chalié, Gustavo: "L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine)", en *Centraliens*, N° 620, julio-agosto 2012, pp. 58-60

¹¹ "Note de M. Dufour à la Régie Générale de Chemin de Fer et Travaux Publics sur le Port Commerciale de Bahía Blanca, 22 septembre de 1910", Archives Nationales du Monde du Travail, Archives de la Société des Batignolles, AMT 034, 89AQ 1472, folio 11.

«Preferirían sin duda disfrutar del nuevo elemento creado, y consagrar sus fuerzas a la extensión de sus redes. Se ve ya a la Cía. Ferrocarril del Sud entrar en este camino puesto que, sin beneficio directo para ella, dirige a su rival de Galván el excedente de su tráfico. Sin embargo, conviene remarcar que en todas partes en Argentina, los puertos fueron necesarios para la extensión de los ferrocarriles, de los que son complemento. Sería entonces muy razonable que el grupo que construya el negocio de Puerto Pareja (sic), haga todo lo posible para llevar hacia él el tráfico de las nuevas líneas. Dos líneas francesas próximamente van a finalizar en Bahía Blanca; sería extremadamente deseable que un acuerdo con esas dos líneas aseguren su tráfico de exportación al nuevo puerto.»¹²

Estas dos líneas francesas, según Dufour eran: la Compañía General del Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires (Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires)¹³ y el ya citado Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano.

En este orden de cosas, existe un plano de la Compañía del Puerto Comercial con fecha próxima al inicio de las obras en Arroyo Pareja. Allí se muestra en forma detallada todos los puertos de la bahía Blanca y sus conexiones ferroviarias. Arroyo Pareja aparece mostrando su gran tamaño, ya terminado. A sus muelles se dirigen directamente una serie de vías aún previstas: línea de Córdoba a Bahía Blanca, “Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires a Bahía Blanca” (sic) y una prolongación proyectada de la línea “Buenos Aires Provincial”(sic). Además, por más que en esa época no estaba realizada, se incluía la conexión con el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, que ya desde 1910 llegaba a la muy próxima localidad de Punta Alta ¹⁴.

Sin embargo, estos informes optimistas dirigidos sin duda a los inversores, no eran compartidos por todos dentro de la empresa. Un ingeniero francés, Leroy, le dirigió una carta a su colega Adolphe Guérard¹⁵, recientemente nombrado Presidente del Consejo de Administración de la Compañía du Port Commerciale de Bahía Blanca, donde con franqueza exponía sus dudas ante Arroyo Pareja, en el que veía una jugada especulativa:

¹² “Note de M. Dufour à la Régie Générale...”, folios 16 a 17.

¹³ Esta empresa fue fundada en 1904 y logró la concesión de los ramales entre la ciudad de Buenos Aires y Rosario y entre La Plata, 9 de Julio y General Villegas, en el norte de la provincia de Buenos Aires (Cfr. Regalsky, Andrés: “Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914”, en *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, N° 46, Mayo 2007, p. 189)

¹⁴ “Plan de raccordement des lignes de chemin de fer au port de Bahía-Blanca”, 8 de enero de 1912, Archives Nationales du Monde du Travail (ANMT), Archives de la Société des Batignolles, ANMT 033, 89AQ 1472

¹⁵ M. Guérard, fue ingeniero jefe del puerto de Marsella. Durante finales del siglo XIX y principios del XX fue ingeniero consejero de la Sociedad Batignolles y como tal, trabajó en Valparaíso; también desarrolló labores en Pernambuco, Uruguay, Panamá y Santa Fé (Argentina) Cfr. Park-Barjot, Rang-Ri: *La société de construction des Batignolles: Des origines à la première Guerre mondiale (1846-1914)*, Paris, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2005, pp. 372 y ss.

«...el asunto puerto debe ser injertado evidentemente en un negocio de tierras, pues no se entiende demasiado un puerto en una líneas de ferrocarril que no le pertenece y cuando existe en las proximidades otros dos puertos servidos por vías ya antiguas. Es verdad que existe, desde el punto de vista (del) ferrocarril, una vasta combinación en curso. Tanto para el puerto como para los felices concesionarios de la línea, es menester esperar que la combinación llegue a buen término.»¹⁶

Un tren entre Rosario y Puerto Belgrano

Un año y medio después que Dufour elevara su informe, la Compañía del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, expresaba:

«El gobierno argentino nos ha hecho conocer su decisión de expropiar el muelle de Puerto Militar por aplicación del artículo 10 del contrato de concesión (...) Llevamos al conocimiento de ustedes que una Sociedad francesa ha emprendido la construcción, en las proximidades, de un puerto comercial, al cual conectará nuestra línea.»¹⁷

Feliz coincidencia entonces: un ferrocarril que necesitaba su puerto, un puerto que necesitaba su ferrocarril. El acuerdo que reclamaba Dufour no tenía más que refrendarse, para bienestar de ambas compañías. Si no se hizo, fue por razones que escaparon completamente a las previsiones de los ilusionados accionistas franceses de las dos empresas.

La característica más sobresaliente del Rosario Puerto Belgrano es su un trazado norte-sur, por lo que cortaba el haz de vías de los ferrocarriles británicos, orientados en dirección oeste-este y que confluían en Buenos Aires. Esta disposición anunciaba que el Rosario Puerto Belgrano quería competir directamente con el resto de las compañías, restándole volumen de cargas que deberían orientarse hacia los puertos ubicados en los extremos de la línea.

Pero los cruces redujeron, de hecho, el área de influencia prevista a la cuarta parte, mientras que las compañías rivales establecieron pronto tarifas de competencia. Por otro lado, el área servida por el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano era hasta un décimo de la del Ferrocarril del Sud, incluso en la zona de influencia natural de Bahía Blanca.

¹⁶ “Lettre de Leroy á Guérard, Rosario, 30 mai 1912”, Archives Nationales du Monde du Travail, Archives de la Société des Batignolles, AMT 025, 89AQ 1472, folio 1 y 2.

¹⁷ Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto- Belgrano: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 22 de marzo de 1912, p. 7 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

A todos estos inconvenientes se debe sumar que, en su tramo austral, la línea carecía de una salida al mar. El muelle de Puerto Militar fue expropiado por la Marina apenas terminado, en 1911. Y el gran puerto de aguas profundas de Arroyo Pareja había empezado a construirse en 1912, por lo que iba a tardar unos años en estar operativo.

El problema intentó resolverse mediante empalmes con las vías del Ferrocarril del Sud desde Almirante Solier¹⁸. El primero de ellos se realizó en 1913 y unía la estación francesa con la del Ferrocarril del Sud en Punta Alta, accediendo así en forma indirecta a White. El otro, fue en 1922 cuando el Rosario Puerto Belgrano extendió sus vías a Bahía Blanca y gestionó el acceso directo al puerto de Ingeniero White a través de un empalme con el FCS de 3,6 km para el servicio exclusivo de cargas¹⁹. Estas decisiones del Rosario Puerto Belgrano sumadas a la no concreción de las otras líneas esperadas, dejaron a Arroyo Pareja sin sus conexiones ferroviarias exclusivas.

La I Guerra Mundial complicó sobremedida los planes iniciales de la compañía portuaria, al comprometer seriamente el flujo de mercaderías y dinero a ambos lados del Atlántico. En esta coyuntura, las inversiones extranjeras se retrajeron, afectando sobremedida a países como la Argentina que habían basado su desarrollo en la importación de capitales y en el comercio exterior.

Las obras en Arroyo Pareja quedaron suspendidas en agosto de 1914. La Compañía del Puerto negociaba con el Estado la modificación de la ley de concesión, que lo obligaba a realizar un conjunto de obras que ya no tenían sentido en esa coyuntura. La norma legal finalmente fue sancionada el 23 de agosto de 1917 con el número 10242. Se revisaban los planos presentados oportunamente por Pagnard, volviéndolos acordes con la situación internacional imperante y autorizando la construcción y puesta a punto de 300 metros lineales de muelle²⁰. Ante estas exigencias, la compañía portuaria estuvo en condiciones de reanudar de inmediato las obras del puerto, que fue puesto en servicio en noviembre de 1920.

Solo entonces el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano decidió empalmar sus vías al puerto. Luego de mencionar los enlaces con Galván y White, el informe del Consejo de Administración de la compañía ferroviaria expresaba:

¹⁸ Cfr. Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 15 de marzo de 1913, p.5 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

¹⁹ Cfr. Oficina de Ajustes de Ferrocarril: *Manual de estaciones, empalmes e intercambios*, Buenos Aires, Peuser, 1925, p. 180. El acuerdo entre ambos ferrocarriles fue anunciado así al Consejo de Administración: "Hemos concluido con la Compañía del Sud un acuerdo asegurando, en condiciones satisfactorias, el acceso de nuestra línea a las instalaciones del puerto de Ingeniero White. Igualmente tenemos, por intermediación de la Compañía del Sud acceso al puerto de Puerto Galván (sic) de la Compañía del Pacífico. De esta forma, hemos realizado una unión directa entre Rosario y Bahía Blanca..." Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 27 de abril de 1920, pp.5 y 6 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

²⁰ República Argentina. H. Senado de la Nación: *Leyes Nacionales. Años 1915, 1916 y 1917*, Buenos Aires, 1924, p.362

«Estamos, además, conectados al Puerto Comercial de Bahía Blanca, situado a la entrada de la bahía. En estas condiciones, tendremos para la región sur de nuestra línea un mercado para el conjunto de puertos de Bahía Blanca, como lo tiene para la región norte con el puerto de Rosario y permite descontar para el futuro un desarrollo notable de nuestro tráfico.»²¹

Posteriormente, el mismo Consejo de Administración informaba:

«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.»²²

No obstante, ésta tampoco demostró ser la solución al problema. Con un tamaño modesto y conectado al hinterland únicamente por la vía del Rosario- Puerto Belgrano, el funcionamiento de Arroyo Pareja no fue ni por asomo el esperado. Pese a todo, sufrió un cambio notable a partir de 1927, cuando firmas exportadoras como Dreyfus y Bunge & Born ²³lo constituyeron como sitio de embarque alternativo a los puertos de Bahía Blanca. Nuevos galpones, cintas transportadoras y hasta la escollera de piedra de quinientos metros (finalizada en 1933) sirvieron para acondicionar los muelles para la nueva actividad que, si bien era estacional, les otorgaba un inusual movimiento. Mateo, refiriéndose al Puerto de Quequén, hizo una caracterización que bien le cabe a Arroyo Pareja:

²¹ Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 27 de abril de 1920, pp.5 y 6 (copia en Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591)

²²Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto- Belgrano:*Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 20 de diciembre de 1922, p. 5

²³ Burge & Born, Dreyfus, Weil Hnos y otras conocidas cerealeras operaban en Ingeniero White desde principios del siglo XX, junto a otros operadores locales de menor cuantía. Sobre el papel de las casas cerealeras en el movimiento portuario posterior a la crisis de 1929, véase el trabajo citado de José Mateo.

«De acuerdo con Roger Grivil (1970), el cultivo granífero en la Argentina jugó un rol heroico en el contexto de la crisis económica de los años 30, pues fue el pilar de la recuperación de las exportaciones argentinas durante dicha década, a pesar de los múltiples problemas que enfrentaba el agro: la baja productividad, la debilidad de los productores agrícolas, la escasez de maquinarias y elevadores, y la competencia de poderosos países productores como Estados Unidos, Canadá y Australia(...) Si bien el puerto comenzó su fase operativa completa cuando la agroexportación estaba en su ocaso como modelo de acumulación dominante, fue en este momento que puerto Quequén tuvo su despegue como puerto de exportación cerealera de ultramar.»²⁴

Empero, aún en su esplendor en la década de 1930, Arroyo Pareja no absorbió más que el 5% (unas 100 mil toneladas en 1932) de la carga despachada por el sistema portuario de Bahía Blanca²⁵.

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. Por otro lado, la línea que servía al puerto era la del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano que, según se ha visto, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía aportar muy poca cantidad de cereales al puerto, el que por otra parte, era lo que éste permitía absorber. Se daba, pues, una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país. El puerto no pudo servir como plataforma de despegue al tren y éste, por lo tanto, tampoco sirvió al engrandecimiento de aquel. El círculo vicioso se cerraba.

Conclusiones provisionales

La naturaleza del negocio ferropuerto en la bahía blanca puede llamar a engaño hasta al más advertido. Refiriéndose al Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y a la Régie Générale de Travaux Publics, responsable de la construcción de Arroyo Pareja, dijo Dominique Barjot: «En 1918, a la terminación de la obra, los franceses controlarían de ahí en adelante lo más esencial del tráfico cerealero de Bahía Bianca (sic)»²⁶ El historiador de la Sorbona, habitualmente bien

²⁴ Mateo, José: op. cit., p.19

²⁵ Cfr. República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932.*

²⁶ Barjot, Dominique: *La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, París, Economica, 2006, p. 118

informado, aquí se deja engañar más que por un ingenuo chauvinismo, por los informes empresariales que leyó y que como se ha visto, no siempre condecían con la realidad de lo ocurrido en el terreno²⁷.

El complejo negocio ferropuerto de los franceses en la bahía Blanca posee múltiples aristas y una de las causas de su bajo rendimiento fue la imposibilidad de competir con las inversiones británicas. Arroyo Pareja no pudo conectarse adecuadamente con su hinterland a tal punto que buena parte de su producción fue desviada a los otros puertos de la bahía.

El sistema ferroviario en el sudoeste bonaerense estaba concebido para arrastrar la mercadería hasta las instalaciones existentes cerca de la ciudad de Bahía Blanca. La entrada del capital francés no pudo torcer el modelo: el FC Rosario Puerto Belgrano se vio obligado a empalmar sus vías a las compañías británicas y Arroyo Pareja no pudo usufructuar el cargamento de su pretendida zona de influencia.

En este sentido, el hinterland bahiense puede considerarse dentro la categoría que la literatura específica denomina “zona de influencia disputada” (“contestable hinterland”). Éstos consisten en aquellas regiones donde no hay un solo puerto con una clara ventaja de costo sobre puertos competidores, sino varios puertos que se repartirán una cuota del mercado²⁸.

No obstante, el breve auge cerealero de Arroyo Pareja en la década del '30 hasta la Segunda Guerra Mundial estaría vinculado a dos factores concomitantes: el asentamiento en el lugar de empresas exportadoras y el uso del camión para el traslado de granos.

Respecto al primero de los factores, Bunge & Born desplazó al Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano del gran negocio y junto a Dreyfus, derivó parte de sus actividades en Ingeniero White en razón sin duda de transportar el excedente del grano que el puerto bahiense no podía absorber.

El segundo tiene que ver con la facilidad de los camiones en acercar la producción cerealera de la zona cercana al puerto, principalmente desde Bajo Hondo (distante unos 20 km. de Arroyo Pareja). El reciente sistema de rutas asfaltadas, con ser incipiente, era más versátil que el tren y explica en cierto modo, las filas de camiones aguardando por descarga que se ven en la fotografías de la época.

Resta por analizar series estadísticas que indiquen cuál era la verdadera extensión de la zona de influencia de Arroyo Pareja y qué volumen de esa carga era comercializada por sus muelles y cual era desviada a los demás puertos del sistema bahiense.

²⁷ «El estudio de este negocio descansa sobre el análisis de los archivos Hersent» Barjot, Dominique: Nota 4 del Cap. 4 “A la conquête des marchés extérieurs”, op. cit., p. 118

²⁸ Cfr. De Langen, Peter. W.: “Port competition and selection in contestable hinterlands : the case of Austria”, en *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, N°7, Vol. 1 , 2007, p.2

Archivos y documentación édita e inédita consultados

Archives Nationales du Monde du Travail, Archives de la Société des Batignolles, 89AQ 1472.

Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto- Belgrano: *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire. 1908-1922. Copia en el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591

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

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

Bibliografía

Barjot, Dominique: *La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, París, Economica, 2006.

Chalier, Gustavo: “À la recherche du port perdu: el ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la Bahía Blanca”, en Miguel Ángel De Marco (h), compilador; María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo (eds): *Actas de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, NODO IH- IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015, pp.177-194

Chalier, Gustavo: “L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine)”, en *Centraliens*, N° 620, julio-agosto 2012, pp. 58-60.

Chalier, Gustavo: “Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano”, en Victoria Cañete, Florencia Rispoli, Laura Ruocco y Gonzalo Yurkievich (compiladores): *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, pp. 43-54.

Chalier, Gustavo: “Capitiaux françaises dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano”, en *Revue d'histoire des chemins de fer*, N° 45, 2014, pp.35-56

Crisafulli, Gustavo: “Ciudad y campaña durante el boom agroexportador. El sudoeste de Buenos Aires (1880-1914)”, en *Revista de Historia*, N° 2, 1991, pp. 143-153.

De Langen, Peter. W.: “Port competition and selection in contestable hinterlands : the case of Austria”, en *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, N°7, vol. 1, 2007, pp. 1-14

García Alonso, Lorena; Martínez-Pardo, Ana y Vallejo-Pinto, José Ángel: “Analysis of the spatial development of the hinterland of ports: a case study”, en *International Journal Shipping and Transport Logistic*, Vol. 8, N° 2, 2016, pp.111-128.

Mateo, José: “El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932”, en *Mundo Agrario*, vol. 15, n° 29, agosto 2014 (<http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n29a06>)

Oficina de Ajustes de Ferrocarril: *Manual de estaciones, empalmes e intercambios*, Buenos Aires, Peuser, 1925

Ortiz, Ricardo: *Reflexiones sobre la economía de la zona de Bahía Blanca en relación a su puerto*, Bahía blanca, Universidad Nacional del Sur, 1958.

Park-Barjot, Rang-Ri: *La société de construction des Batignolles: Des origines à la première Guerre mondiale (1846-1914)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005.

Regalsky, Andrés: “Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914”, en *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, N° 46, mayo 2007, pp. 171-203.

Van Young, Eric: “Haciendo Historia Regional: Consideraciones metodológicas y teórica”, en *Anuario IEHS*, N° 2, 1987, pp. 264- 267.