

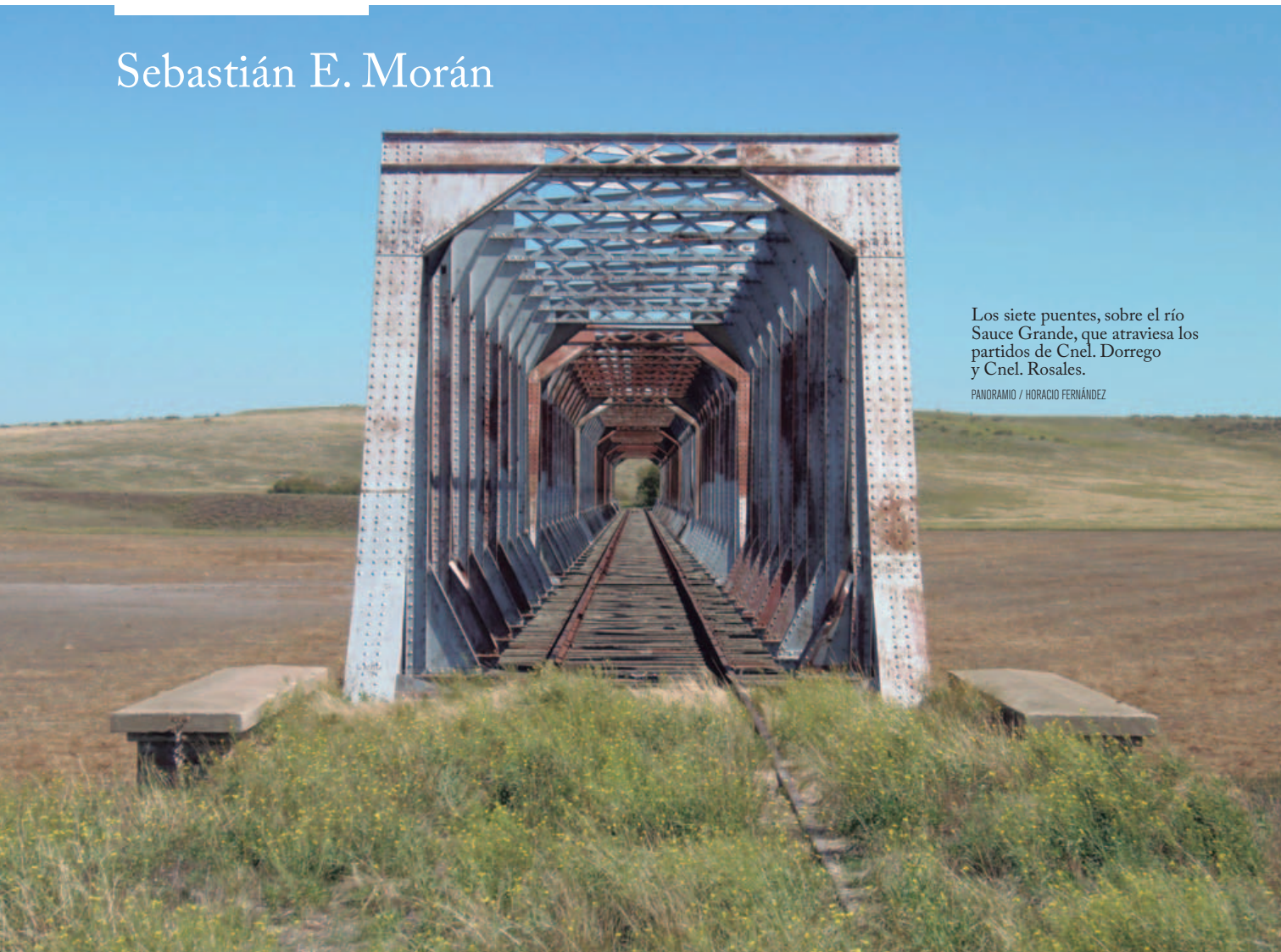
EL ENCUENTRO DE DOS PUERTOS: ROSARIO Y PUERTO BELGRANO UNIDOS POR RIELES FRANCESSES

Actividades comerciales en el puerto militar

Sebastián E. Morán

Los siete puentes, sobre el río
Sauce Grande, que atraviesa los
partidos de Cnel. Dorrego
y Cnel. Rosales.

PANORAMIO / HORACIO FERNÁNDEZ



No solo de Buenos Aires y la Ensenada debemos preocuparnos; debemos también pensar en Bahía Blanca, que siente agitarse ya en su seno gérmenes poderosos de progreso, y que está destinada a ser... nuestro gran puerto militar. Así inauguraba el entonces presidente Julio A. Roca las sesiones del Congreso en mayo de 1881.

Para aquel Estado que comenzaba a afianzarse, puerto y ferrocarril se pensaban como una unidad indisoluble, y se hicieron indispensables nuevas instalaciones navales y portuarias, así como también la extensión en el tendido de las líneas ferroviarias. Parte de este estrecho vínculo lo muestra la historia de un ramal que tuvo gran incidencia en el Puerto Militar¹ y que es motivo de nuestro trabajo: el *Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano* (FCRPB).

Las inversiones extranjeras en la Argentina

Tres fueron los factores económicos a los que se abocó la clase gobernante del último cuarto del siglo XIX: tierra, población y capital, todos fuertemente vinculados por una compleja trama de relaciones. El primero de ellos se abordó a partir de 1879 con las campañas militares hacia el sur y el noreste argentinos, que tuvieron como consecuencia la ocupación efectiva de aquellos territorios. Ello permitió generar la confianza necesaria para que un gran número de inmigrantes europeos decidieran colonizar estas tierras, en especial la Pampa húmeda y sus puertos. El aluvión inmigratorio más importante proveniente de Europa llegó al país entre 1880 y 1914, y recobró un nuevo impulso, pero más leve, terminada la Gran Guerra, en 1918².

De esta manera, el país avistaba una vía de solución para la segunda cuestión planteada: la población. Finalmente, ¿qué sucedió con el capital? De la mano de nuevos territorios ganados y flujos inmigratorios nunca antes pensados, arribaron capitales extranjeros interesados en las posibilidades que brindaba un Estado en vías de modernización, en un contexto de acumulación de las principales economías industrializadas.

El flujo de capitales no era reciente; ya había comenzado a ingresar al país a mediados del siglo XIX, principalmente a partir de la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868). Para 1914, ese flujo equivalía a más de la mitad del total del capital fijo acumulado en el país. Este ascenso y auge de la inversión extranjera en el territorio debe situarse en relación con el concierto económico y financiero mundial de ese período. El fuerte incremento del comercio y de la demanda de los productos primarios registrado entonces favoreció la producción de una serie de bienes que la Argentina estaba especialmente dotada para proveer y, por lo tanto, su inserción en la división internacional del trabajo liderada por Gran Bretaña. En consecuencia, la necesidad de infraestructura de transportes para poner en marcha esta maquinaria generó lucrativas oportunidades de inversión³.

Según Andrés Regalsky, las inversiones extranjeras hacia la Argentina registraron tres fases: desde 1862 hasta la crisis de 1873-76, en la década de 1880, y entre 1902 y 1914. En la

Sebastián E. Morán es Oficial del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina desde 2011 y actualmente tiene el grado de Teniente de Navío.

Es licenciado y profesor en Historia por la Universidad Nacional del Sur (Bahía Blanca), Experticia en Filosofía por el Seminario Arquidiocesano Santo Cura de Ars (Mercedes, Bs. As.), Está doctorando en Historia por la Universidad del Salvador. Actualmente se encuentra finalizando la Licenciatura en Museología Histórica y Patrimonial, en la Universidad Nacional de Lanús.

Fue investigador, Jefe de Investigaciones Históricas y de Despacho del Departamento de Estudios Históricos Navales (2012 - 2017).

Es secretario de la Comisión Directiva de la Red de Museos para la Defensa (REMUDEF), Docente de la Escuela Naval Militar para el Cuerpo de Cadetes y para Oficiales del Cuerpo Profesional en la materia Historia Naval Argentina. Actualmente se encuentra destinado en la Escuela Naval Militar, donde se desempeña como ayudante de Cursos Especiales, docente y jefe de Museo y Biblioteca.

Se desempeña, también, como docente en la Escuela Nacional de Museología, dependiente del Secretaría de Cultura de la Nación, donde dicta las materias Historia Argentina I e Indumentaria Militar.

Integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia.

Ha dictado conferencias y publicado artículos vinculados a la temática naval.

¹ Entre 1823 y 1825, el bergantín *General Belgrano* realizó un viaje de reconocimiento por las costas de la provincia de Buenos Aires y por las patagónicas hasta Puerto Deseado, y localizó y bautizó a Puerto Belgrano, que consta en la carta hidrográfica correspondiente a la ría de Bahía Blanca. A partir de la construcción de la Base Naval en 1898, adoptó el nombre genérico de Puerto Militar. Este subsistió hasta que un decreto presidencial del Dr. Marcelo T. de Alvear del 2 de junio de 1923 lo cambió por el actual, Puerto Belgrano, y evitó, así, confusiones posteriores.

² Rapaport sostiene que los saldos migratorios hasta 1880 no habían excedido los 10 000 inmigrantes anuales, pero para 1880-1890, llegaron a 64 000. El máximo anual fue alcanzado en la primera década del siglo siguiente (112 000 de promedio).



Primer viaje de la línea Rosario a Puerto Belgrano (diciembre de 1910)

segunda etapa, la afluencia de capitales aumentó bruscamente cuando el país se transformó en uno de los grandes receptores de las inversiones extranjeras en el mundo. La última se vio interrumpida por el estallido de la Primera Guerra Mundial, que modificó irreversiblemente las condiciones generales y marcó la finalización de toda una época.

La procedencia de estas inversiones fue predominantemente

británica, y siguieron, en orden de importancia, los capitales franceses, alemanes y belgas, y por último los provenientes de los Estados Unidos. Su destino estuvo ocupado por las inversiones ferroviarias, siguieron las dirigidas al sector público (empréstitos) y, en última instancia, las dedicadas a un diverso conjunto de actividades vinculadas al sector agropecuario y de servicios (electricidad y tranvías).

Respecto del interés puesto por los franceses en la Argentina, su inmigración llegó al apogeo entre 1888 y 1892, y para 1911 se constituyó en una colonia de 150 000 inmigrantes en el país³. Los comerciantes de este origen radicados en Buenos Aires y en Rosario comenzaron a dedicarse al rubro de las exportaciones de trigo y de maíz, cuyo eje giró, cada vez más, alrededor de Rosario, gran puerto exportador de cereales. Esta era la zona por la que estaban destinados a pasar sus ferrocarriles.

Mantuvieron, así, fuertes lazos económicos con poderosas firmas industriales y financieras del mismo origen, como la Compagnie Française de Chemins de Fer de Santa Fe y la Compagnie Française de Chemins de Fer Argentins, creadas por el Banque de Paris et de Pays Bas y la Fives Lille⁴. La primera de estas compañías es la empresa francesa más antigua en la Argentina, pues se incorporó a las operaciones en 1888⁵. Lanzaron, así, una franca ofensiva a partir de 1900 y llegaron a rivalizar, incluso, con los capitales ingleses. Hasta 1914, hubo una gran inversión en toda América Latina y, en particular significativa, en la Argentina, que se dirigió preferentemente al tendido de ferrocarriles, la construcción de puertos, las obras de ingeniería y la instalación de bancos⁶.

Un nuevo puerto para Bahía Blanca

En este contexto de ambicioso crecimiento, una ciudad portuaria como Bahía Blanca contaba, para principios de siglo, con aproximadamente 15 000 habitantes y, conforme a las estadísticas del momento, era considerada el tercer puerto más importante del país después de Buenos Aires y de Rosario. No es casual, entonces, que intereses privados se hayan centrado en esta localidad del sur y su zona de influencia⁷.

Su relevancia era tal que, por Ley N.º 3964 del 15 de noviembre de 1900, el Gobierno nacional otorgó a Guillermo Godio —abogado y explorador italiano— una concesión para construir un enclave comercial de ultramar en aquella ciudad. El contrato con el Ministerio de Obras Públicas, firmado en julio de 1901, fijaba que la ejecución de los trabajos se cumpliría en cuatro etapas consecutivas, de las cuales las tres primeras serían de tres años de duración cada una, y la última, de cinco⁸.

Tres fueron los factores económicos a los que se abocó la clase gobernante del último cuarto del siglo XIX: tierra, población y capital, todos fuertemente vinculados por una compleja trama de relaciones.

3 Cfr. Andrés Regalsky, «Inversiones extranjeras», en *Historia Visual de la Argentina*, N.º 74, Tomo 4, 2000, p. 982.

4 Cfr. Daniel Cazenave, «El Rosario-Puerto Belgrano. Un ferrocarril poco rentable», en *Todo Trenes* N.º 8, octubre de 2000, p. 19.

5 Gustavo Chalier, «Francos vs. Libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía en aguas de la bahía Blanca», en José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GesMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, p. 165.

6 Cfr. María Inés Fernández, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999, p. 68.

7 Cfr. Cazenave, op. cit., p. 19.

8 *La Nueva Provincia*, miércoles 14 de febrero de 1906, año VIII.

9 Chalier, op. cit., p. 164.

Godio firmó un acuerdo con empresas francesas para concretar el proyecto, aunque la compañía no se formaría oficialmente hasta tanto no se rindiera un informe completo acerca de las posibilidades concretas de ejecución de la obra. De este modo, a fines de 1901 se designó una comisión a cargo de ingenieros franceses, encabezada por Louis Victor Kunkler. Él había participado en las obras del puerto de Burdeos, realizadas por la empresa Hersent et Fils. Ello hablaría de una vinculación entre Hersent y Godio.

Hersent era una de las principales empresas de construcciones portuarias de Europa y, en la Argentina, estaba participando de la construcción y la explotación del puerto de Rosario mediante la Compagnie du Port de Rosario, un consorcio que integraba con la metalúrgica Schneider et Cie y el banco Credit Mobilier como financista¹⁰.

Los estudios técnicos revelaron que la mejor zona para iniciar la obra era la base naval en construcción próxima a Bahía Blanca. No obstante esta ambiciosa idea, no contó con el apoyo comercial bahiense. Las razones por las cuales se desestimó el proyecto se emparentaron con el temor de alentar un nuevo foco comercial que, en apariencia, menguaría los ya existentes, en especial el de Bahía Blanca. Allí residía una sólida y rica burguesía comercial, que veía con recelo este nuevo proyecto; se mostró, en cambio, proclive al desarrollo portuario en Galván, más próximo a la ciudad¹¹. Se puede leer en *El Porteño*, periódico de aquella ciudad:

Hoy vemos surgir... un proyecto de puerto monumental en la desierta playa de Puerto Belgrano... Surge, entonces, un problema digno de ser estudiado detenidamente, por cuanto afecta al presente y futuro de Bahía Blanca, desde el momento que el proyecto Godio inutiliza el puerto actual y tiende a formar un nuevo centro de población destinado a detener el impulso de la ciudad actual, donde radican valiosísimos intereses particulares¹².

Por la firme presión de estos particulares intereses, Godio no logró reunir los fondos necesarios, y su concesión cayó. El malogrado plan del italiano llevó a que el Estado nacional resolviera montar un sitio de embarque comercial en la Base Naval. En febrero de 1904, se promulgó la Ley N.º 4294, que autorizó las obras de acondicionamiento comercial del Puerto Militar a cargo del ingeniero Federico Beltrami¹³. Dice el Artículo 1 de la legislación: «el Poder Ejecutivo hará construir las obras necesarias en el puerto militar de Bahía Blanca que lo habiliten para efectuar operaciones comerciales, sin perjuicio de su carácter esencial». La Nación se comprometió, así, al tendido de las líneas férreas necesarias y las terminales de acceso, así como también a dar lugar a las concesiones que solicitaran las empresas¹⁴. Los fines comerciales para los que se destinaba el recientemente habilitado puerto trajeron consigo la incorporación de tecnología y de medios para el buen desempeño de las labores mercantiles, como grúas hidráulicas de fuerza variable y de brazo móvil, una balanza automática de treinta toneladas, cadenas, anclas y otras maquinarias y accesorios imprescindibles¹⁵.

Aislado del resto del arsenal naval por un simple tejido perimetral, el puerto comercial comenzó a operar en agosto de 1904 y contó con muchas resistencias por parte de:

- El Ferrocarril Sud (de capitales ingleses) y su inmenso lobby, que veía peligrar sus intereses.
- Los comerciantes de Bahía Blanca, que continuaban temiendo por la pérdida de su hegemonía económica.
- Una parte de la Marina de Guerra, que observaba con desconfianza la asociación de actividades comerciales y militares centradas en un mismo punto.



A la derecha, Diego de Alvear (fumando) en 1914 (AGN)

Respecto del interés puesto por los franceses en la Argentina, su inmigración llegó al apogeo entre 1888 y 1892, y para 1911 se constituyó en una colonia de 150 000 inmigrantes en el país.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 164-165.

¹¹ *Ibidem*, p. 166.

¹² *Ibidem*, p. 165.

¹³ *Ibidem*, p. 166.

¹⁴ Guillermo Oyarzábal, *Argentina hacia el sur*, Buenos Aires: IPN Editores, 2002, p. 209.

¹⁵ Cfr. Oyarzábal, op. cit., p. 209.



Recorrido del FCRPB

FUENTE: MARÍA INÉS FERNÁNDEZ, *LAS INVERSIONES FRANCESAS EN LA ARGENTINA 1880-1920*, BUENOS AIRES, BIBLOS, 1999, P. 115.

Se realizaron algunos embarques, pero el lugar —carente de espacio y de comodidades necesarias— nunca contó con la suficiente inyección de recursos económicos por parte del Estado, y su funcionamiento fue precario.

El Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano

La sanción por parte del Congreso de la Ley N.º 4279 de diciembre de 1903 otorgó al terrateniente Diego de Alvear, por intermedio de capitales franceses, el derecho de construir una línea de ferrocarril que, partiendo de Rosario, terminara en Puerto Belgrano. Alvear era uno de los mayores propietarios de tierras del país, con numerosas posesiones en La Pampa, Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires. Su familia siempre había tenido un enorme peso en los círculos políticos conservadores, de modo que era un importante referente para los financieros franceses¹⁶.

En su recorrido, este ferrocarril debía atravesar los departamentos de Rosario, San Lorenzo, Caseros, Constitución y Gral. López en la provincia de Santa Fe, y los partidos de Gral. Pinto, Carlos Tejedor, Pehuajó, Trenque Lauquen, Daireaux, Guaminí, Cnel. Suárez, Cnel. Pringles y Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires. Cruzaba las líneas de los ferrocarriles Central Argentino, Provincial de Buenos Aires, Central Córdoba, Buenos Aires al Pacífico, Oeste y Sud¹⁷.

El plan era lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa. Los capitales más importantes en el sector de transportes provenían de empresas británicas, y las francesas fueron *...las únicas entidades privadas de otro origen que tenían cierta importancia*¹⁸. Para 1910, las inversiones inglesas representaban el 65 % del total de la inversión externa, en tanto que Francia poseía poco más del 18 %; en un distante tercer lugar, se ubicaba Alemania con un 8,9 %¹⁹.

...Bahía Blanca contaba, para principios de siglo, con aproximadamente 15 000 habitantes y, conforme a las estadísticas del momento, era considerada el tercer puerto más importante del país después de Buenos Aires y de Rosario.

Capital invertido por país de origen

País de origen	1910 % millones de \$ oro	1913 % millones de \$ oro
Gran Bretaña	1475 65%	1928 59%
Francia	410 18%	475 15%
Alemania	200 9%	250 8%
Otros países	150 7%	557 17%

Fuente: Vernon S. Phelps, «The economic position of Argentina (1938)», en *Todo es Historia*, 105, 1976, p. 54

En 1906, se constituyó la Sociedad Anónima Compañía de Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, tercer ferrocarril galo en la Argentina, de la cual Alvear era accionista. Esta nueva línea poseía algunas particularidades dignas de destacar:

- Se desplazaba de norte a sur, a diferencia de las líneas británicas, que lo hacían de oeste a este y configuraban un esquema radial con centro en Buenos Aires, funcional al modelo agro-exportador.

16 Cfr. Cazenave, op. cit., p. 20.

17 *Ibidem*.

18 María Inés Fernández, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999, p. 64.

19 Mario Rapaport, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Emecé, 2010, p. 49.



El FCRPB en el momento de la carga de carbón en el crucero - acorazado Pueyrredón, 1909

(MUSEO NAVAL DE PUERTO BELGRANO)

- Unía dos focos portuarios de relevancia para el país: Rosario era la segunda ciudad más importante, y Bahía Blanca poseía un puerto militar de reciente creación.
- Pertenecía a capitales franceses, que pretendían cortar transversalmente los ramales ingleses y arrebatarles el tráfico de mercaderías.

Como pudimos observar en el cuadro anterior, las inversiones francesas ocupaban un buen segundo lugar, motivo por el cual esta compañía pudo hacer frente a las oposiciones locales, a diferencia de los intentos anteriores.

En marzo de 1906, en el vapor *Chilli* llegaron los ingenieros Quaintenne, ingeniero en jefe, y Jour, su ayudante, para trazar la línea del ferrocarril de trocha angosta de Rosario a Puerto Belgrano.

El ingeniero Quaintenne espera dejar terminada definitivamente la obra en tres años y medio. La construcción, para que sea más rápida, comenzará simultáneamente en el Rosario y en el Puerto Belgrano. El señor Diego de Alvear no ha podido embarcarse en el *Chilli*. Tomará el paquete que sale de Marsella el 1° de marzo, trayendo amplias facultades del directorio de este ferrocarril para que las obras se realicen con la mayor rapidez²⁰.

Luego de cuatro años de obra, la vía del F.C.R.P.B. fue inaugurada en diciembre de 1910. Con una longitud de más de 800 km, la calidad de su diseño lo convirtió en uno de los más modernos del país, aunque poco económico, ya que exigió obras de ingeniería muy costosas. El material que se utilizó era, en gran parte, francés, aunque también se importó equipo alemán. ...*El punto terminus provisional está colocado a 1100 metros aproximadamente del ferrocarril estratégico, cerca de la salida de la estación del Puerto Militar, y que el largo total de la línea, también provisional, es de 802 km...*²¹. En todo su recorrido, hubo también que salvar diversos accidentes geográficos a través de puentes metálicos. El más largo de ellos se puede observar sobre el río Sauce Grande, en el límite de los partidos de Coronel Rosales y Coronel Dorrego, en la provincia de Buenos Aires. Con una estructura metálica de piezas remachadas que supera los 250 metros, se puede observar que los llamados Siete Puentes aún dominan el agreste paisaje del sudoeste bonaerense.

El Muelle C del Puerto Militar

En el marco de este amplio proyecto comercial, el Gobierno nacional decidió habilitar parcialmente el Puerto Militar de Bahía Blanca para operaciones comerciales, según lo

La sanción por parte del Congreso de la Ley N.º 4279 de diciembre de 1903 otorgó al terrateniente Diego de Alvear, por intermedio de capitales franceses, el derecho de construir una línea de ferrocarril que, partiendo de Rosario, terminara en Puerto Belgrano.

²⁰ *La Nueva Provincia*, jueves 1.º de marzo de 1906, año VIII.

²¹ *La Nueva Provincia*, jueves 30 de agosto de 1906, año VIII.



Estación Bahía Blanca del FCRPB inaugurada en 1922; funcionó hasta 1949.

El plan era lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa.

dispuso un decreto del 28 de febrero de 1906 del Dr. Figueroa Alcorta —entonces Vicepresidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo— y su ministro José Antonio Terry, que establecía que desde el 1.º de marzo de ese año quedaba en condiciones para realizar operaciones de descarga y artículos denominados de corralón, que fueran de despacho forzoso²². Ello fue como resultado de la terminación de las obras complementarias dispuestas por su antecesor, el Dr. Manuel Quintana, que, por decreto del 18 de marzo de 1905, autorizó al Ministerio de Obras Públicas a ejecutar trabajos adicionales a fin de adaptar el Puerto Militar con la construcción de galpones de carga, oficinas para subprefectura y Aduana, vías férreas, instalaciones de aguas corrientes, tren de dragado, etc.²³.

El mismo mes de la firma del decreto, ya unos cien hombres bajo la dirección del ingeniero Wilkinson se ocupaban en la construcción de los ramales y los desvíos de acceso al Puerto, avanzando sobre tres vías paralelas al murallón de atraque, lugar habilitado para operaciones comerciales. Este murallón, de 250 metros de largo, permitía el fácil acceso a trasatlánticos que llegaban en busca de trigo. Estas obras accesorias llevadas a cabo en una sección del Puerto encontraron importantes repercusiones en la prensa y el comienzo de un sinnúmero de discusiones, ya que el proyecto estuvo sujeto a una serie de devaneos que el periodismo del momento no pasó por alto a principios de 1906²⁴.

Como parte de este ambicioso programa ferro-portuario, el Ministerio de Marina aprobó el proyecto presentado por la empresa del ferrocarril de Rosario a Puerto Militar para la construcción de un muelle en el antepuerto. Así se dispuso la construcción del Muelle C, llamado por aquel momento el *muelle de la francesa*. Se lo dotó de los servicios necesarios para que sirviera a las operaciones comerciales, no obstaculizara y aun pudiera facilitar en cualquier momento el desenvolvimiento de la marina de guerra. El muelle que se construiría debería tener trescientos metros de largo por setenta de ancho, con doble vía de cada lado y lugares necesarios para grúas, además de galpones para depósitos generales o de carbón.

En septiembre de 1906, Alvear obtuvo la concesión para el mejoramiento del sitio comercial en el Puerto Militar, demasiado precario para la función que desempeñaba. Las obras fueron adjudicadas a la empresa Hersent²⁵. En los documentos del Arsenal de Puerto Militar, de 1917, podemos leer: *... la concesión fue hecha al Señor Diego Alvear, por leyes N.ºs 4279 del 24 de diciembre de 1903 y 5004 del 29 de septiembre de 1906*²⁶.

22 Cfr. *La Nueva Provincia*, sábado 10 de marzo de 1906, año VIII.

23 Cfr. Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

24 *La Nueva Provincia*, miércoles 14 de febrero de 1906, año VIII.

25 Chaler, «El Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano», en *El Archivo*, año III, N.º 9, nov. de 2003, p. 4.

26 Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

Los ramales se multiplicaron en la zona reservada para servir a talleres, muelles y diques. Pero lo reducido de sus dimensiones hizo que los beneficios no fueran los esperados por el Ferrocarril. Las obras dieron comienzo en el año 1908 y se terminaron en 1911. La concesión solicitada por Alvear para la construcción de un muelle se convirtió en ley por el Congreso en la forma en que lo remitió el Poder Ejecutivo Nacional, previendo todas las instalaciones necesarias para las operaciones comerciales. Entre las obras, encontramos aquellas vinculadas directamente con la construcción del muelle —de hormigón o de cemento armado—, como son las excavaciones indispensables para que puedan atracar los grandes vapores de ultramar y los terraplenes necesarios detrás del muelle y en sus inmediaciones²⁷. También aquellas que permitían el acceso, transporte y almacenamiento de los productos comercializados en el muelle, como son: trasbordadores eléctricos destinados a la evacuación rápida de los vagones vacíos, depósitos y tinglados para recibir y clasificar las mercaderías, cabrestantes y grúas eléctricas, cintas transportadoras para la carga de cereales del vagón al buque, una estación de luz, etc.²⁸. En la Ley también se estipulaba que el concesionario podía explotar las obras por su cuenta, cobrando solo los derechos de muelle, tracción, eslingaje y guinche, entre otros servicios.

Las suspicacias que la Armada tenía sobre el desarrollo de actividades comerciales en el seno de una base militar, presentes ya desde los tiempos del proyecto Godio, hicieron que el Gobierno se reservara, en virtud del contrato, el derecho de expropiación cuando las obras estuviesen terminadas, lo que hizo en 1911, y desmanteló a la brevedad las instalaciones de carga y de depósito de mercadería²⁹.

El interrogante que se nos plantea es el siguiente: ¿por qué el Estado nacional ofrece una concesión para luego poner por cláusula en el contrato la expropiación de la obra? La respuesta, como sostiene un diario de la época, puede ser que: *...hay conveniencia en atraer el capital privado para la ejecución de obras públicas...*³⁰.

El Poder Ejecutivo es de opinión que el honorable Congreso podría autorizar al señor Diego de Alvear para realizar la obra pedida... y una vez que sean terminadas o estén listas para efectuar las operaciones de su destino, ser entregadas en propiedad en dominio absoluto del gobierno, debiendo éste reconocer y abonar un interés de 4 ½ por ciento sobre el capital empleado y una amortización de 1,63 % durante treinta años³¹.

Frente a los inconvenientes que significó el funcionamiento de un puerto comercial en el seno de un puerto militar, sumadas las actividades y las nuevas necesidades de la Marina de Guerra, el Gobierno nacional optó por dar curso al derecho que se tenía reservado en el contrato con la empresa ferroviaria de tomar para sí las obras iniciadas antes de abrirse al servicio público³².

En la Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el entonces ministro de Marina, Contralmirante Juan P. Sáenz Valiente, podemos leer la siguiente leyenda referida a las mejoras del Arsenal y dependencias del Puerto Militar: *compra del Puerto Comercial, construido en la antedársena por la empresa del ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano*³³.

Esto se llevó a cabo de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 5004, por la cual el Poder Ejecutivo asumía a su cargo las nuevas instalaciones tras abonar al concesionario que era F.C.R.P.B. por transferencia hecha por Diego Alvear. De este modo, el Arsenal del Puerto Militar administraría el Muelle y sus dependencias a partir de junio de 1914³⁴.

Pese a que el Muelle fue adquirido por el Estado nacional a través de la Marina de Guerra, por decreto del 30 de enero de 1915 se lo arrendó a la Compañía francesa para realizar

Con una longitud de más de 800 km, la calidad de su diseño lo convirtió en uno de los más modernos del país, aunque poco económico, ya que exigió obras de ingeniería muy costosas.

27 Cfr. *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

28 Cfr. *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

29 Cfr. Chailier, op. cit., p. 4.

30 *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

31 *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

32 Cfr. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al Ejercicio 1911-1912*, DEHN, p. 37.

33 *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al Ejercicio 1912-1913*, Apéndice VII, DEHN.

34 Cfr. *Arsenal de Puerto Militar*, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

operaciones de embarque durante la cosecha de ese año por un tiempo limitado. La entrega se realizó el 5 de junio de 1915, y el Arsenal lo recibió nuevamente el 17 de julio del mismo año, luego de que la compañía solicitara que se diera por terminado el arrendamiento³⁵. Los galpones que antes servían al muelle comercial fueron habilitados para depósito de materiales de los buques de la flota, y los elevadores pasarían al naciente puerto de Arroyo Pareja, una vez que la empresa hubiera construido 300 metros de malecón.

Ocaso de la compañía

Pese a los ingentes esfuerzos, la intención de captar el tráfico de las líneas que cruzaban transversalmente se reveló impracticable por la implantación de tarifas de competencia por parte de las compañías rivales. Por el contrario, la multiplicación de los cruces redujo la zona de influencia propia a la cuarta parte de lo previsto. A esto se sumó el bajo rendimiento de la región, con un escaso desarrollo agrícola. De ahí que el tráfico fuera muy exiguo y que solo alcanzara a cubrir el 60% de los gastos de explotación, lo que provocó el fracaso del proyecto.

Para la década de 1940, la estación habilitada en Bahía Blanca para la comunicación entre la ciudad y el Puerto Militar había quedado desafectada. Su edificio, reutilizado años después como terminal de ómnibus, materializa aquellos intereses galos que no dieron los frutos esperados, pero que, sin duda, significaron un osado plan de progreso.

Algunas conclusiones

Los vaivenes a los que estuvo sujeta la decisión de crear un área mercantil en un puerto militar reflejan a las claras la multiplicidad de actores y de intereses que jugaron en el proyecto, como son la Marina de Guerra, la voluntad de los comerciantes de Bahía Blanca y la falta de resolución del Gobierno nacional. Esto se inscribe en el patrón morfológico de toda ciudad portuaria, en el que se dan condiciones náutico-terrestres, requerimientos espaciales de las funciones marítimas, tradiciones y estilos, y un contexto socio-económico y político determinado.

El Estado estimuló las inversiones con diversas ventajas, desde franquicias impositivas hasta la concesión de tierras y la garantía de una rentabilidad mínima. En cambio, se reservó un poder de regulación, nunca ejercido de un modo muy severo.

Pese a las dificultades, se logró dar cumplimiento a ese «destino de mar» de las localidades de la bahía. Las ciudades puerto deben ser entendidas, en este marco de análisis, como espacios de poder. El espacio en sí se convierte en una coordenada identitaria, en la que se producen universos de valores muy diferentes unos de otros. Prueba de ello es la inmensa obra de la Base Naval y el legado que el ferrocarril francés dejó en la forma de estaciones, muelles, talleres y tantas otras obras que todavía hoy podemos apreciar y que han impactado fuertemente en la zona.

De este modo, el proyecto del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano y su afán de habilitar el Puerto Militar para actividades comerciales se comprenden dentro de un ambicioso plan ferropuerto más amplio, destinado a lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa. Su originalidad radicó en hacer convivir la actividad de un puerto de librecambio en expansión —en consonancia con los requerimientos del concierto económico internacional— con las funciones militares en creciente desarrollo, en un estado con hipótesis de conflicto con sus países hermanos. ■

...El Ministerio de Marina aprobó el proyecto presentado por la empresa del ferrocarril de Rosario a Puerto Militar para la construcción de un muelle en el antepuerto. Así se dispuso la construcción del Muelle C, llamado por aquel momento el muelle de la francesa.

³⁵ Cfr. Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

Los siete puentes, sobre
el río Sauce Grande.

PANORAMIO / HORACIO FERNÁNDEZ



BIBLIOGRAFÍA

- Cazenave, Daniel, «El Rosario-Puerto Belgrano. Un ferrocarril poco rentable», en *Todo Trenes*, N.º 8, octubre 2000, pp. 19-22.
- Cernadas de Bulnes, Mabel, *La creación de Puerto Belgrano y la política de poder en América del Sur*, BNPB, Talleres Gráficos, 1971.
- Chaliar, Gustavo, «Francos vs. Libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía en aguas de la bahía Blanca», en Mateo, José Antonio y Nieto, Agustín (comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GesMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, pp. 163-172.
- _____, «El Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano», en *El Archivo*, año III, N.º 9, noviembre de 2003, pp. 2-9.
- Fernández, María Inés, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999.
- Fraguío, Carlos Jaime, «Historia de los puertos argentinos (período 1870-1900)», en *Historia Marítima Argentina*, t. 8, capítulo 17, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990, pp. 508 - 509.
- Oyarzábal, Guillermo A., *Argentina hacia el sur. La utopía del primer puerto militar (1895 -1902)*, Buenos Aires, IPN Editores, 2002.
- Rapaport, Mario, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880 - 2003)*, Buenos Aires, Emecé, 2010.
- Regalsky, Andrés, «Inversiones extranjeras», en *Historia Visual de la Argentina*, N.º 74, Tomo 4, 2000, p. 982.
- Rofman, Alejandro y Luis A. Romero, *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, Buenos Aires, Amorrotu, 1973.
- Viñuales, Graciela María, *Patrimonio Urbano. Base Naval Puerto Belgrano*, Buenos Aires, Artes Gráficas Papiros SACI, 2006.

FUENTES

- Archivo General de la Armada, Material microfilmado sobre Arsenal de Puerto Militar, 1917.
- *La Nueva Provincia*, Material microfilmado en Biblioteca Rivadavia, Rollos LNP N.º 35-36 (de febrero a septiembre de 1906), Bahía Blanca.
- Ministerio de Marina, *Memoria del período 1911-1912*, Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Ministerio de Marina, *Memoria del período 1912-1913*, Departamento de Estudios Históricos Navales.

Pese a las dificultades, se logró dar cumplimiento a ese «destino de mar» de las localidades de la bahía. Las ciudades puerto deben ser entendidas, en este marco de análisis, como espacios de poder.