

**Territorios en cuestión:  
el proyecto del puerto nacional de Bahía Blanca**

Florencia Costantini

En el año 1922 el diputado Mario M. Guido<sup>10</sup> presentó dos proyectos al Congreso de la nación. El primero de ellos contemplaba la creación de un puerto nacional en el estuario bahiense. La segunda propuesta establecía la delimitación de una zona franca en la costa con el objetivo de manufacturar las importaciones de ultramar para distribuir las a la zona circundante de Bahía Blanca.

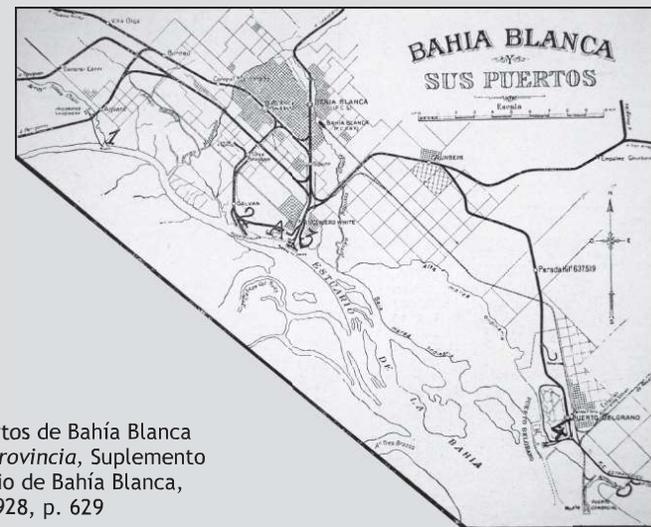
Contemporáneamente existían muelles de capital privado asentados en la bahía. El primero de ellos fue el *Puerto Comercial* -hoy Ingeniero White- dependiente de capitales ingleses. Su edificación fue concedida al *Ferrocarril Sud* en 1883, quien lo inauguró en 1885 y lo explotó desde entonces. Se encontraba a 7,5 kilómetros del centro de la ciudad y constaba de un muelle construido en forma de T, que tenía capacidad para operar hasta diez buques de ultramar a la vez. Ahora bien, el creciente tráfico cerealero hizo necesaria su ampliación. En 1900 la empresa fue autorizada a construir al oeste un muelle de hierro y otro de madera a altura destinado exclusivamente para cargar cereales a granel o en bolsas expandiendo a dieciséis los lugares para los barcos. Haciendo uso de los adelantos tecnológicos, fueron dotados de diez cintas de recepción accionadas eléctricamente. Los elevadores eran dos de hierro con una capacidad de carga de ciento cincuenta toneladas cada uno por hora de trabajo.

<sup>10</sup> Mario María Guido fue un abogado nacido en Buenos Aires en 1884. Radicado en Bahía Blanca, representó a Buenos Aires por la Unión Cívica Radical en el congreso nacional entre 1920 y 1930, siendo elegido presidente de esa cámara en 1925. A su vez, tuvo una larga trayectoria como presidente del Comité Radical local siendo su líder por veinte años.

*Puerto Galván* estaba a ocho kilómetros de la localidad, era propiedad del *Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico* y fue edificado en 1902. Contaba con cuatro elevadores y una capacidad menor que el primer puerto, sin embargo poseía dos tanques de petróleo y un molino harinero. Ambos espacios se autoabastecían de electricidad con usinas de las mismas compañías que, a su vez, suministraban este recurso a la ciudad.

En 1903 se creó en Cuatreros -actual localidad de Daniel Cerri- el puerto con el mismo nombre. Pertenecía a la *Compañía de Carnes Congeladas Sansinena*, que utilizaba el muelle con exclusividad para exportaciones de carne, cuero y lana.

En 1908 por ley n° 5574 se estableció el *Puerto Comercial Rosario-Puerto Belgrano* de capitales franceses, en el margen derecho del Arroyo Parejas, en terreno ganado al mar. En 1912 comenzó su construcción pero la recesión derivada de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) suspendió las obras. Finalmente en 1921 fue inaugurada solo una fracción de lo planificado en un comienzo.



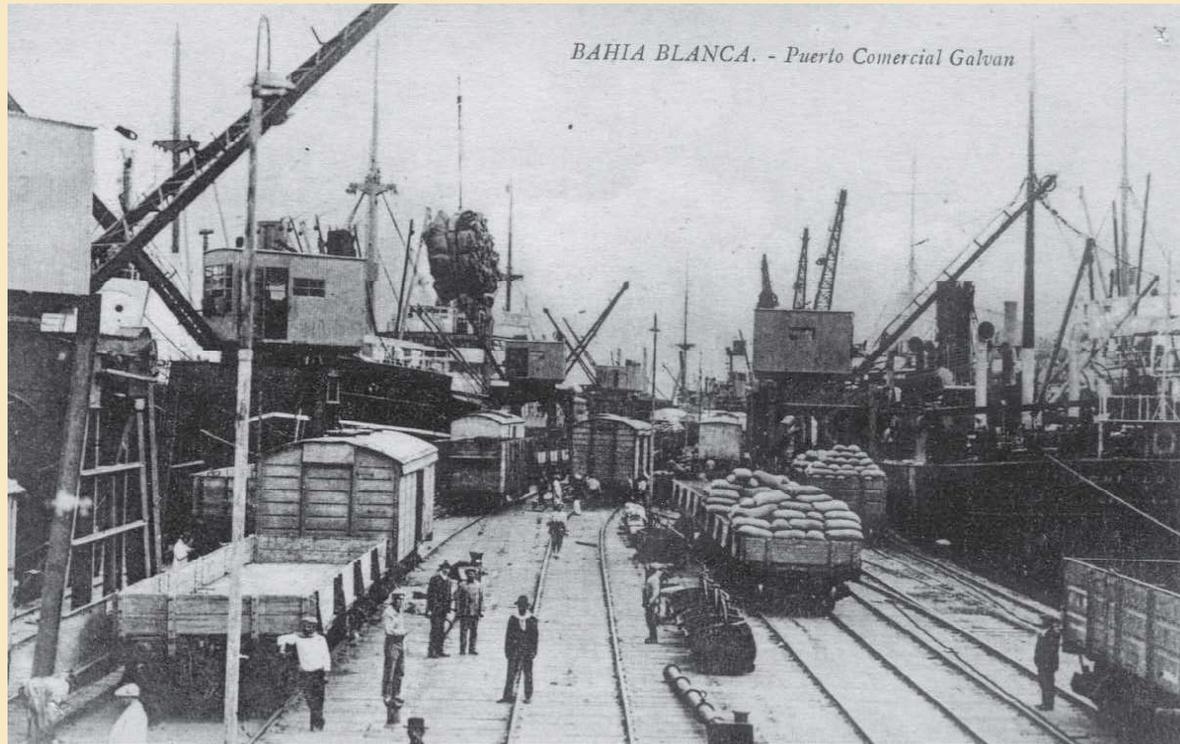
Croquis de los puertos de Bahía Blanca en 1928. *La Nueva Provincia*, Suplemento especial Centenario de Bahía Blanca, 11 abril 1928, p. 629

El carácter privado de los territorios costeros bahienses desde la década de 1880 había dificultado la presencia estatal, por lo que la aduana local se encontraba alejada de los lugares de embarque, aproximadamente a unos 6 km. Solo se podía acceder a ella por rieles, teniendo que pagar un recargo de tres pesos del flete ferroviario a quienes eran, a su vez, dueños del puerto (Rodríguez 2005). Esta irregular situación operó como justificativo esgrimido por Guido para propulsar el proyecto de puerto nacional.<sup>11</sup>

Este nuevo plan proponía la reubicación de los galpones de la aduana dentro de la jurisdicción del muelle nacional. De ello resultaba que las mercaderías que por allí ingresarían no tendrían que pagar el flete ferroviario. Otra de las motivaciones consistía en posicionar a Bahía Blanca como un puerto para la importación a través del tráfico de cabotaje. A principios del siglo XX, el único puerto habilitado para la importación directa de mercancías era el de Buenos Aires. Según el diputado, este privilegio entorpecía el desarrollo de Bahía Blanca como la “llave del sud”, obstáculo que el puerto nacional se proponía enmendar. Esta justificación se coligaba con las representaciones existentes en ciertos grupos dirigentes de la ciudad, que pretendían consolidarla como un centro exportador/importador de un territorio autónomo de la administración de La Plata.

Ahora bien, la intención de apertura de un nuevo muelle de carácter nacional, que estaba orientado principalmente a la importación, no se interpuso con el principal monopolio comercial de las empresas de ferrocarril: la exportación de productos agrarios de la región. En un contexto de desarrollo económico agro-exportador, la propuesta ejercía reajustes a este modelo, consolidando la posición relativa de Bahía Blanca y apuntalando la estructura estatal. Se proponía una re-articulación entre el Estado y el capital inglés en función de los nuevos tiempos y demandas de ciertos sectores de la localidad.

<sup>11</sup> Guido, Mario M. (1923), *Proyectos de ley sobre puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca: año 1922*. Cámara de Diputados, Buenos Aires.



Trabajadores portuarios cargando barcos en el Muelle Galván. Archivo de la Memoria - UNS

- 6.1. ¿Qué capitales confluían en nuestro puerto a principios del siglo XX?  
¿Por qué buscaban invertir en estas tierras?
- 6.2. ¿Cuáles fueron las razones exhibidas por Mario M. Guido para la creación de un puerto nacional?
- 6.3. Si el grueso de las importaciones ingresaban por el puerto de Buenos Aires, ¿cómo llegaban a nuestra localidad? ¿Qué empresas se encargaban de ello?
- 6.4. Analicen el cuadro a continuación que da cuenta de los movimientos de exportación del puerto hacia principios del siglo pasado: ¿Por qué

durante 1914-1917 hay un descenso de las exportaciones? ¿Consideran que esa situación influyó en la decisión del Estado nacional de construir un puerto nacional? Averigüen en qué situación se encontró Inglaterra luego de la finalización de la Primera Guerra Mundial



Movimientos de exportación en el puerto de Bahía Blanca entre 1912 y 1922. Extraído de Mario Guido (1923), Anexo

6.5. El siguiente fragmento corresponde a una noticia de *La Nueva Provincia* de julio de 1922. Su autor, J. Ferrari, emite opinión sobre el proyecto de zona franca de Guido:

La creación de zona franca en cualquiera de los puertos del país será por mucho tiempo todavía fatalmente recurso anodino. La incipiente industria argentina responde con displicencia de banquero: no nos interesa la operación (...) como principio, por lo favorables resultados económicos inmediatos que reporta al consumidor prefero el libre comercio al proteccionismo aduanero.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> *La Nueva Provincia. Suplemento Especial*. Bahía Blanca, año 24 n° 8488, 1 agosto 1922, p. 6.

- 6.5.1 Indaguen qué es una zona franca. ¿Qué características tenía la zona franca que quería impulsar Guido?
  - 6.5.2. ¿Por qué suponen que los industriales no estaban interesados en instalarse en la zona franca? ¿A qué se refiere Ferrari cuando propone que prefiere el libre comercio al proteccionismo aduanero?
  - 6.5.3. ¿Existe actualmente un espacio de zona franca en el puerto?
  - 6.6. El nuevo muelle, ¿beneficiaba y/o perjudicaba a los capitales extranjeros instalados en el puerto? ¿Y al Estado? A partir de la selección de un agente (Empresas extranjeras - Políticos - Trabajadores - Comerciantes de Bahía Blanca - Agricultores y Ganaderos) por grupo:
    - 6.6.1. Desarrollen argumentos con respecto al proyecto del muelle nacional y luego debatan entre todos.
    - 6.6.2. Revisen las actitudes que cada uno de los integrantes del grupo tuvo durante la actividad, teniendo en cuenta si impulsaron o no el respeto y el diálogo entre ustedes.
7. En su libro *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino, 1880-1914*, la historiadora argentina Silvia Lázzaro (1992) ha establecido la siguiente clasificación de los puertos de nuestro país en función de los capitales que operaban:
- Monopolios absolutos: aquellos espacios donde determinadas empresas ejercen el monopolio sobre la construcción y la explotación portuaria trascendiendo hacia las áreas de transporte, almacenamiento y comercialización.
  - Extranjerización disputada: La acción monopólica es ejercida por el capital extranjero en el ámbito portuario pero se encuentra escindido y, en oportunidades, enfrentado con capitales foráneos que reconocen otro origen y que operan en la esfera del transporte y la comercialización.
  - Conjunción de capitales nacionales y extranjeros: este último se encuentra coaligado con el capital nacional para ejercer la explotación.
  - Estatales: son construidos y explotados por el Estado, sin embargo existen matices particulares en los cuales se advierte siempre la presencia del capital extranjero de manera indirecta
- 7.1. ¿En cuál ubicarías al puerto de Bahía Blanca de principios de siglo XX?
  - 7.2. En la actualidad, ¿se podría aplicar esta clasificación? ¿Por qué?

8. Investiguen qué sucedió con los puertos durante el primer gobierno de Juan Domingo Perón (1946-1952). Analicen las medidas tomadas vinculándolas con el contexto mundial, el proyecto económico y la doctrina justicialista.
9. Consulten la página web del Puerto de Bahía Blanca: <http://puertobahia-blanca.com/>. Buceen en las diferentes secciones y respondan:
  - 9.1. ¿Qué ente administra el complejo portuario actualmente? ¿En qué consiste esta nueva modalidad organizativa? ¿En qué año se implementó? ¿Cómo podrían relacionar esta nueva modalidad con los cambios a nivel local y global que se producen en el contexto neoliberal?
  - 9.2. En la solapa de *Sitios* pueden acceder a un plano general del puerto en la actualidad y las empresas existentes en él.
  - 9.3. Comparen dicho plano con el gráfico de 1928, establezcan semejanzas y diferencias.
  - 9.4. Exploren en Internet acerca de las empresas que actualmente se encuentran asentadas: ¿De qué nacionalidad son? ¿Qué tareas realizan? ¿Son las mismas actividades que se realizaban en los puertos ingleses y franceses de principios de siglo XX? ¿En qué se modificaron?
  - 9.5. Debatan si actualmente sería posible/conveniente la inauguración de un muelle nacional dependiente del Estado en nuestra costa. Para argumentar sus posturas, investiguen sobre otros puertos:  
Rosario: <http://www.puertoderosario.com.ar/>  
Buenos Aires: <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/>
10. En torno lo trabajado para el caso del puerto de nuestra ciudad les proponemos que reflexionen sobre las vinculaciones Estado-Público-Privado. Para ello redacten un texto de no más de 3 carillas que
  - distinga los conceptos en juego
  - establezca cómo se materializaba la relación entre esos conceptos a principios del siglo XX y cómo a fines del mismo siglo
  - destaque cuáles han sido las circunstancias, políticas, hechos que hicieron variar esos conceptos a lo largo del siglo
  - presente conclusiones acerca del cambio de significado de esos conceptos.