

Vol 6, No. 11 / enero - junio de 2014 / ISSN: 2145-132X

HiSTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

<http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v6n11.39114>

Entre la crisis y un puerto nuevo:
las exportaciones agrícolas de la
región de Puerto Quequén
durante la Gran Depresión (1929-1939)

*Between the Crisis and a New Port:
The Agricultural Exports of the Region of Puerto Quequén
during the Great Depression (1929-1939)*

José Antonio Mateo Oviedo

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Recepción: 30 de julio de 2013

Aceptación: 12 de diciembre de 2013

Páginas 220 - 250

i

Entre la crisis y un puerto nuevo: las exportaciones agrícolas de la región de Puerto Quequén durante la Gran Depresión (1929-1939)

*Between the Crisis and a New Port: The Agricultural
Exports of the Region of Puerto Quequén
during the Great Depression (1929-1939)*

José Antonio Mateo Oviedo*

Resumen

Desde la crisis financiera de 1929, las relaciones económicas entre países vivieron un período de acomodación que afianzó y a la vez generó vínculos bilaterales en la oferta y demanda de mercancías. Simultáneamente al estallido de la crisis, un puerto de ultramar de la región central de la provincia de Buenos Aires en Argentina comenzó a operar como exportador de granos. La pregunta que intentamos responder es cómo interactuaron ambos procesos tanto en la región adyacente al puerto (*hinterland*) como en el alcance mundial que alcanzaron las

* Doctor en Historia por la Universidad Pompeu Fabra (Barcelona, España), Magister en Historia por la Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana Santa María de La Rábida (Huelva, España) y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Centro (Tandil, Argentina). Es Profesor Titular en Historia de la Universidad Nacional de Mar del Plata (Mar del Plata, Argentina) e Investigador Independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina). Correo electrónico: jamateo@mdp.edu.ar

exportaciones salidas por él (*foreland*). Nuestro objetivo es medir y evaluar la adaptación de un puerto y su *hinterland* a este doble contexto de crisis y apertura internacional. Para alcanzarlo hemos confeccionado una base de datos con los registros del tráfico naviero llevado por la policía portuaria local (la Prefectura Nacional Marítima) y la Aduana de Puerto Quequén, a la que hemos cruzado con otras estadísticas oficiales acerca de la producción en el área y el volumen y tipo de exportaciones extraídas por el puerto. Los resultados obtenidos muestran por un lado una correlación positiva entre la apertura portuaria y el volumen de la producción del *hinterland* y por otro la conformación de un *foreland* alternativo al previo a la crisis para la economía del país, el cual implicó un mayor acercamiento a los países de la región. Un *foreland* segmentado al que remitían con casi exclusividad forrajes (avena y cebada) para los puertos ubicados en Europa y trigo para diversos puertos americanos. La crisis, al menos mirada desde Puerto Quequén, fue oportunidad de redefinición de la producción, de experimentación de circuitos económicos, de integración con la región continental y de reducción de parte de la dependencia tradicional de la demanda europea.

Palabras clave: historia, puerto, exportaciones agrícolas, Gran Depresión, Puerto Quequén.

Abstract

From the financial crisis of 1929, the economic relations between countries lived a period of accommodation that guaranteed and simultaneously it generated bilateral links in the offer and demand of goods. Simultaneously to the start of the crisis, a port of overseas in the central region of the Buenos Aires province in Argentina began to operate as exporter of grains. The question that we try to answer is how both processes interacted in the adjacent region to the port (*hinterland*) as well as the world scope of the exports (*foreland*). Our aim is to measure and to evaluate

the adjustment of a port and his hinterland to this double context of crisis and international opening. To reach it we have made a database with the records of the shipping traffic taken by the port local police (the National Maritime Prefecture) and the Customs of Port Quequén, to which we have crossed with other official statistics brings over of the production in the area and the volume and type of exports extracted by the port. The obtained results show on the one hand a positive correlation between the port opening and the volume of the production in the hinterland and for other one the conformation of an alternative foreland to the before one the crisis for the economy of the country, which implied a major approximation to the countries of the region. A segmented foreland, from which it was sent almost in exclusivity, forage (oats and barley) for the ports located in Europe and wheat for diverse American ports. The crises –at least looked from Port Quequén- was an opportunity of redefinition of the production, of experimentation of economic circuits, of integration with the continental region and of reduction on behalf of the traditional dependence of the European demand.

Keywords: *history, port, agricultural exports, Great Depression, Port Quequén.*

Un puerto y su movimiento suelen ser un termómetro para medir la intensidad de una crisis económica global, sobre todo en las regiones de economías netamente exportadoras. El colapso o atenuación de los circuitos comerciales ordinarios generan simultáneamente la necesidad y la oportunidad para construir creativamente otros nuevos en busca de demanda residual y de redefinir los antiguos con un contenido apropiado a la coyuntura. Un ejemplo clásico de este fenómeno lo constituye, para la América española en general y para la llanura pampeana en particular, el ocaso del orden colonial. Parte de la herencia colonial fue la generación en las ex colonias de economías primario-exportadoras (fueren mineras o agrarias) demandantes de manufacturas, situación que se encontraba en el origen y el fundamento de la relación colonial. Tras la ruptura, en la región pampeana de lo que será Argentina, la vinculación novedosa con el mercado externo produjo una vigorosa economía agro-exportadora en torno al *hinterland* de Buenos Aires.

Las guerras mundiales y la llamada Gran Depresión¹ fueron momentos en los cuales estos fenómenos —aunque sin estar del todo claro que éstas fueran la “variable independiente” vistas en el largo plazo—, entraron en acción, formando parte de ellos la tensión entre los sectores económicos vinculados a la producción y circulación ordinaria, el Estado y los mercados. La resolución de estas tensiones tuvo efectos sobre toda la cadena productiva y de comercialización, afectando de diversa forma a la totalidad de los factores productivos y a las relaciones sociales vinculadas a ellos.

En efecto, durante la década de 1930, la agricultura argentina se vio sometida a un proceso de estancamiento y caída de su producción, constatable en la estadística oficial y constatada por la historiografía. Sin embargo, como afirma el sociólogo rural Osvaldo Barsky (Barsky *et al.* 1988, 31-32), no existe una visión articulada de sus causas como consecuencia de la escasa investigación histórica específica sobre este período en lo referente al sector agrario.

1. La historiografía denomina “Gran Depresión” al período que se inició con la crisis financiera de Estados Unidos en 1929, la cual se internacionalizó al poco tiempo y que si bien tuvo su período más agudo hacia 1932 se extendió hasta la Segunda Guerra Mundial. La crisis financiera provocó un encadenamiento de quiebras de bancos y empresas en América y Europa, a la que siguió una elevación del desempleo y la retracción del mercado mundial.

Al margen de éste, los fenómenos regionales suelen estar ocultos por las estadísticas totales de una economía nacional cuando su volumen no impacta en ellas de forma relevante. Sin embargo, tal impacto a nivel regional y local suele generar efectos heterogéneos con la tendencia central, producto de estrategias (conservadoras o innovadoras) que los márgenes de decisión permiten a sus productores. Esta discordancia se potencia cuando una región es dotada de un puerto de ultramar y vías de acceso a él, que de inmediato genera una tensión con las vías tradicionales de extracción de la producción (en este caso el ferrocarril) y que, con una fuerte colaboración de los agentes de la demanda (corporizados en los grandes exportadores, por ejemplo de cereales) conducen embarcaciones hacia ese punto de exportación potenciando nuevos circuitos económicos y orientando la oferta.

El presente trabajo, a partir de un estudio regional —las exportaciones de Puerto Quequén entre 1929 y 1939— analiza el derrotero seguido por una región no central en las exportaciones agrarias pero que tenía en ellas su función productiva medular. Observada en el proceso general del país, la región no siempre respondió a los procesos generales de la economía del país y los productores locales fueron adaptando sus siembras a veces siguiendo la tendencia general y otras apostando a siembras alternativas. Adelantando conclusiones, los productores de Puerto Quequén afrontaron la coyuntura segmentando su producción con la siembra, cosecha y exportación de forrajes para el mercado europeo (fundamentalmente avena) y cereales farináceos (trigo) para una buena serie de puertos americanos.

El proceso se inserta en una coyuntura particular para esta región. Puerto Quequén abrió su comercio exterior al mundo hacia 1929 y esto generó una corriente creciente de cultivos hacia él desde su *hinterland*,² un *hinterland* en formación a partir de la emergencia de un puerto de reciente construcción. La producción del área, que antes lo hacía por otros puertos, comenzó a ser remitida hacia allí, con lo cual redujo su dependencia de aquellos y de alguna manera otorgó cierta autonomía a los productores —mayormente arrendatarios agrícolas (Barsky y Pucciarelli

2. Este término de origen alemán refiere a la zona de influencia interior de una economía. En este caso específico al área geográfica desde la cual se remitía producción para ser extraída por Puerto Quequén.

1997, 98)— de otros circuitos de comercialización tradicionales aportando y apostando al *foreland*³ capaz de alcanzar aquel puerto en función de la demanda. Puerto Quequén también se insertó en el circuito de cargas parciales completando (el denominado *top off*)⁴ o cargando parcialmente cereales y lino con destino final en el exterior desde otros puertos del sistema portuario bonaerense e incluso nacional. La coyuntura de crisis económica global afectó de modo diferencial a la región adyacente a este puerto precisamente por haber sido favorecida por una inversión de magnitud realizada por el Estado en las vísperas de la crisis.

El impacto del puerto nuevo sobre el valor FOB⁵ de las exportaciones afectó positivamente sobre el valor de la tierra y de los arrendamientos rurales. Sobre estas condiciones iniciales, los agentes de la oferta y de la demanda tomaron decisiones con el fin de aprovecharlas con tendencia a lo óptimo. Si bien se puede pensar que el debate político que culminó en la ley,⁶ que decidía la construcción del puerto sancionada en 1908, no contemplaba las condiciones del mercado exterior dos décadas más tarde. Los efectos colaterales de la emergencia del puerto, por una mezcla de previsión y de azar beneficiaron al segmento de la burguesía agraria, el cual influyó en su promulgación. Puerto Quequén, fue un proyecto de un modelo de acumulación agro-exportador en su ocaso. A pesar de ello, un efecto colateral de su apertura, permitió en la región adyacente incrementar un desarrollo de este tipo poniendo en valor los recursos naturales de su *hinterland*. Esta característica de flexibilidad de un puerto para adaptarse a diferentes coyunturas excede al caso estudiado y adquiere sentido universal.

3. Se trata del máximo de los destinos alcanzados por las embarcaciones que extraen la producción de una región desde un puerto.

4. El concepto es utilizado para definir el llenado completo de la bodega de una embarcación.

5. El valor FOB significa *Free on Board*, que en español puede utilizarse como “libre a bordo”. Es una cláusula de compraventa por vía marítima, donde el vendedor sólo debe cumplir con la obligación de entregar la mercancía en el medio de transporte designado. Se diferencia del valor CIF, que es también una abreviatura del inglés *Cost Insurance and Freight*, o “costo, seguro y flete”. Es aquel valor que el vendedor aporta, cubriendo los costos que produce el transporte de la mercancía, por vía marítima, al puerto de destino.

6. En este caso la Ley 5705 de 1908 (Nicoletta 1978, 131).

El presente artículo utilizamos los libros de registro de la Prefectura Naval en Puerto Quequén, la documentación del ente administrativo del puerto (la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables), los libros de registros de la aduana local que se han conservado, notas periodísticas y los anuarios de comercio exterior publicados.

Puerto Quequén y su hinterland

Puerto Quequén se halla situado en la desembocadura del río Quequén Grande, un río de llanura en la llanura Interserrana (Garavaglia 2012, 82-84) de la provincia de Buenos Aires sobre la costa del Océano Atlántico. Su posición se ubica a los 38° 41' 55" de longitud Oeste y 38° 35' de latitud Sur, y su distancia al puerto de Buenos Aires, el más importante y polifuncional del país, es de 540 km por carretera y 375 millas náuticas por mar. El puerto está ubicado entre dos comunidades urbanas que se extienden en ambas riberas de la desembocadura del río. Quequén sobre la margen Este, por ese entonces perteneciente al partido de Lobería y Necochea sobre la margen Oeste, ciudad cabecera del partido homónimo. Su construcción fue autorizada por ley del Congreso Nacional de 1908, las obras se iniciaron en 1911 y fue habilitado como puerto de cabotaje en 1921 y a la navegación de ultramar hacia 1925. Sin embargo comenzó a operar efectivamente como tal recién hacia 1929 (Mateo y Ferreyra 2012, 18). En los años que corresponden al presente trabajo la desembocadura del río se extendía en un antepuerto conformado por dos escolleras (*breakwaters*) en sentido Norte-Sur de 1.192 metros en la margen Oeste y 572 metros en la margen Este con un calado en torno a los 25'. Ambas escolleras generaban un área protegida de unas 35 hectáreas con dos atracaderos, uno de ultramar con 200 metros de muelle en la margen Este y otro de cabotaje con 230 metros de muelles en la Oeste. A ellos se accedía por un canal de aproximadamente 1200 metros de longitud.

Exportaciones agrícolas

La historiografía económica argentina reconoce que “el estallido de la Gran Depresión marcó el comienzo de una larga etapa de dificultades y de estancamiento para el agro pampeano” (Belini y Korol 2012, 86).⁷ También que el período más agudo de la retracción debido a la caída de los precios internacionales se operó entre 1928 y 1932.

Desde los propietarios y productores las medidas consistieron en optimizar la tecnología y reducir el valor de los arrendamientos. El editor de una guía de chacras y estancias del partido de Necochea en 1931 decía al respecto:

Las actividades agrícolas y ganaderas, debido a la tierra fértil que por lo general caracteriza al partido, se encuentra en un estado floreciente y muy adelantada respecto a los métodos modernos y científicos que emplean los colonos al preparar sus cultivos, contando para ese fin con los implementos y maquinarias más recientes, así que si hoy en la zona se siente la crisis general por que atravesamos y principalmente los agricultores, no se podrá decir, por lo menos, de los colonos del partido de Necochea, que es producida por emplear métodos antiguos, ni por no cultivar sus campos en debida forma. Felizmente, muchos de los dueños de campos en el partido, que luego subarriendan sus tierras a colonos, este año han rebajado notablemente los arrendamientos y es de esperar que los que aún faltan, pronto seguirán el camino indicado, en bien general (Stannius, Francisco 1931, LXI).

El Estado se vio compelido en esos años a tomar medidas activas de intervención en la economía para evitar que la crisis del sector derivara en crisis social generalizada. Tales medidas, que deben su autoría intelectual al Ministro de Agricultura, el socialista independiente Antonio Di Tomasso (fallecido en 1933), pueden reseñarse en extensión de los contratos de arrendamientos, en moratorias sobre las deudas hipotecarias, en la creación de “juntas reguladoras” con la aplicación de precios sostén, y en la construcción de elevadores de granos en los principales puertos exportadores,⁸ además de elevadores de

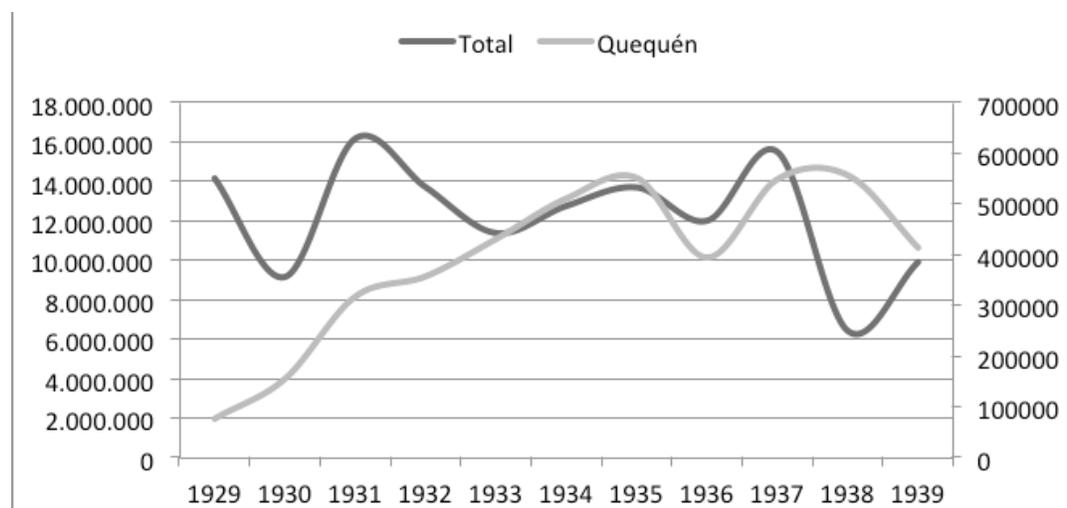
7. Estos autores estiman una caída de los precios internacionales en torno al 45% entre 1928 y 1932.

8. Sin embargo, mientras la obra civil pudo realizarse en gran parte durante el período, la maquinaria de funcionamiento que debían proveer la industria del Reino Unido y Alemania retrasó las obras debido a la Guerra y los elevadores entraron en funcionamiento en la década siguiente.

“campana” y de “estación” ferroviaria (Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, 1940) para lograr, sobre todo, que los pequeños exportadores pudieran negociar sus cosechas esperando términos de intercambio favorables. En esa década comienza la construcción de grandes silos y elevadores de granos en varios puertos, como el de Puerto Nuevo en Buenos Aires, dos en la provincia de Santa Fe como Rosario Sud y Villa Constitución, y dos en la provincia de Buenos Aires como el de Ingeniero White (Bahía Blanca) y Puerto Quequén. Si bien son medidas a largo plazo que muestran la opinión del gobierno sobre los cambios en la economía local y mundial, los efectos concretos de estas construcciones comenzarán a ser efectivos recién en la década siguiente.

Volviendo al período bajo estudio, la Figura 2 muestra el comportamiento de las exportaciones nacionales en su eje principal graduado a la izquierda.

Figura 2. Exportaciones de cereales y lino en Argentina (eje principal) y en Quequén (eje secundario) por toneladas, 1929-1939

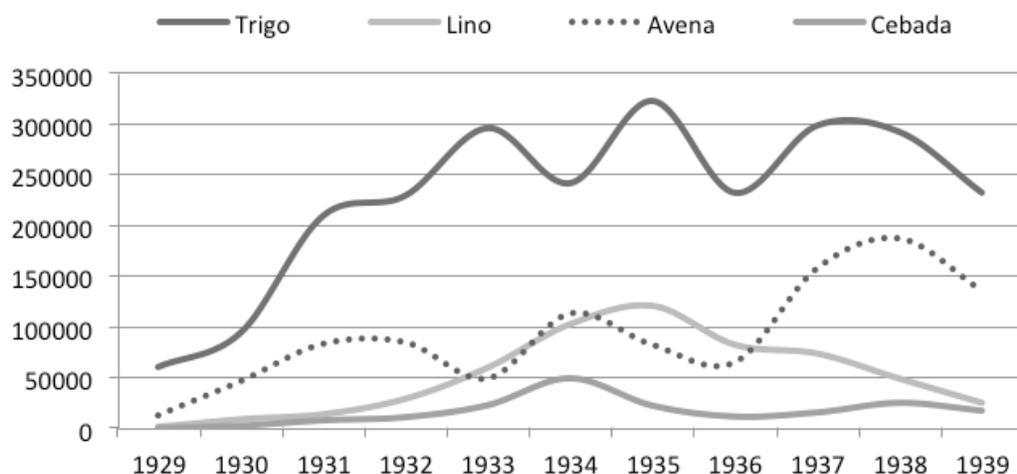


Fuente: Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. 1929-1939.

En el año 1931 se observa una recuperación episódica que se mantiene luego sobre una línea de flotación del orden de las doce millones de toneladas hasta 1938, año en el que se redujo a la mitad para volver a crecer hasta los diez millones de toneladas al año siguiente. El caso de Puerto Quequén no siguió exactamente esta evolución. Vemos en el eje secundario (graduado a la derecha) cómo desde su apertura como puerto de ultramar en 1929 registra un crecimiento permanente entre ese año y 1935 a una tasa porcentual anual del 32,1%, que en valores absolutos implica un crecimiento de 336.431 toneladas y en valores relativos de un 433,4% en total. A partir de ese año acompaña a la marcha general desplazando en un año la caída de 1939, caída atribuida por la prensa a falta de lluvias.

Desagregando por cultivo, para el total del país las exportaciones de este período residieron fundamentalmente en el maíz (con un 50%) seguido del trigo (30%). Las exportaciones de lino estuvieron en un 13% y entre avena, cebada y centeno se completaba el 7% restante. La recuperación que se observa en 1931 y en 1937 se debió fundamentalmente a los volúmenes de maíz exportados que registraron más de nueve millones de toneladas en sendos años. El trigo mientras tanto se mantuvo debajo de los cuatro millones salvo en 1934 y en 1939. El lino tuvo un comportamiento decreciente mientras cebada, centeno y avena se mantuvieron casi constantes en sus tendencias centrales.

En Puerto Quequén la composición de los cereales exportables fue otra. El cereal central de su progreso fue el trigo con un 58%. Pero el segundo fue la avena con una participación de un 24%. El lino, al igual que el total nacional, ocupó el 13% de las exportaciones mientras que la cebada el 5% restante. El maíz y el centeno si bien fueron producidos en la región no formaron parte de las exportaciones o lo hicieron en forma muy poco relevante.

Figura 3. Exportaciones desagregadas por cereales y lino desde Puerto Quequén, 1929-1939

Fuente: Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. 1929-1939.

Desagregados por años (Figura 3), vemos que el trigo se despegó del resto de los otros cereales hacia 1930, para colocarse entre las 250.000 y las 300.000 toneladas a partir de 1932. La avena tuvo su despegue en 1937 mientras que el lino luego de un leve repunte en 1933 comenzó a descender acompañando la tendencia nacional de este cultivo. La cebada se mantuvo constante con un pequeño repunte también en 1934 y otro menos notable en 1938.

Tabla 1. Exportaciones por género de Puerto Quequén, 1929-1939

Según número índice				
Año	Trigo	Lino	Avena	Cebada
1929	26,7	3,8	14,5	6,5
1930	41,4	19,1	50,2	20,7
1931	91,8	28,6	89,9	50,1
1932	100,6	57,4	91,6	67,3
.				

Año	Trigo	Lino	Avena	Cebada
1933	129,7	115,8	53,1	132,8
1934	105,9	197,2	122,3	279,5
1935	141,4	231,6	89,0	130,5
1936	101,8	158,8	70,4	70,9
1937	130,8	142,3	170,3	93,2
1938	128,1	95,3	202,1	145,5
1939	101,9	50,1	146,6	103,1

Fuente: Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. 1929-1939.

Llevando a número índice (Tabla 1) las producciones anuales (donde la base es la media aritmética de todo el período para cada rubro) vemos que el desplazamiento observado en 1938 se debió a las exportaciones de avena y a una muy buena *performance*⁹ de la cebada que contuvieron la caída observada en trigo y lino. Ambas producciones cayeron al año siguiente.

Si seguimos la evolución de los precios de venta de estos productos en el mercado exterior (Vázquez Presedo 1971, 188-189) obtenemos que el trigo estuvo sometido a fuertes fluctuaciones y el lino tuvo una caída importante en 1937. La opción por la avena en tanto puede entenderse por una elección conservadora de los productores en función de un producto más estable que el resto en el período estudiado.

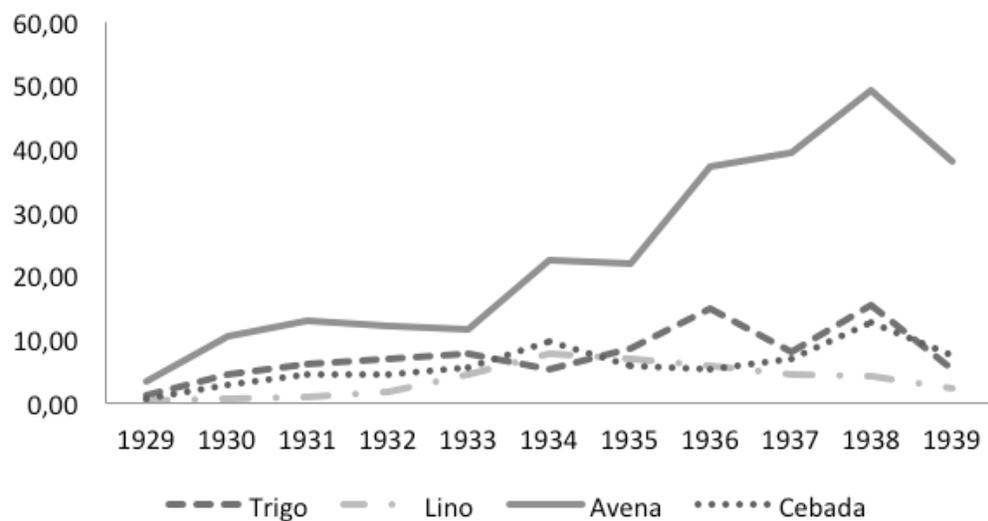
Sin embargo, ¿Cuál fue la participación de Puerto Quequén en el contexto general de exportaciones de cereales? Si se nos permite eliminar para intentar una respuesta al maíz y al centeno, ya que prácticamente no fueron producidos en la zona, tenemos que, a pesar de haber sido el trigo el producto dominante, en contexto la región produjo una especialización que puso al joven puerto en lugares relevantes de las exportaciones durante la década de la depresión.

1936 no fue un buen año para las exportaciones en general, en cambio para Puerto Quequén ese fue su primer año relevante con casi un 15% del total. Por otro

9. En el sentido de “alto rendimiento”.

lado, en 1938, cuando a nivel nacional se aprecia una importante caída, con sus casi 300.000 toneladas el puerto superó aquella cifra. Asimismo, la cebada tuvo dos dígitos porcentuales, algo que el lino nunca alcanzó. Pero como se destaca en el Figura 4, la avena —utilizada por ese entonces casi exclusivamente como forraje— fue la exportación que destacó en proporción a este puerto. La mitad de la avena exportada por el país salió por Puerto Quequén en 1938 y según el *Censo Nacional Agropecuario* de 1937 (Ministerio de Agricultura 1939) los partidos del hinterland teórico de Puerto Quequén producían el 9,5% del trigo y el 44,4% de la avena nacional y el 21,7% y el 50% respectivamente de la producción provincial de esos géneros.

Figura 4. Porcentaje de trigo, lino, avena y cebada exportados por Puerto Quequén en relación con los totales nacionales, 1929-1939



Fuente: Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. 1929-1939.

Para ese año poseemos la información de la aduana discriminado cereal por cereal, lo que nos permite afirmar que alrededor del 60% de esa avena fue exportada a

Bélgica por parte de la cerealera Bunge & Born, íntimamente vinculada con ese país.¹⁰ La avena es por otra parte la producción que presenta una tendencia central creciente más acentuada que el resto que aparece más errático. Detenemos por un momento este análisis de la oferta y la relación de Puerto Quequén con su *hinterland* para intentar comprender la demanda a partir de las características de las exportaciones.

Tráfico naviero

Durante el período estudiado arribaron a Puerto Quequén 1383 embarcaciones. De ellas 598 portaban la bandera argentina y el resto (785) la de otras naciones. De entre ellas se destacan las de bandera griega (246) e inglesa (148), países que actúan también como grandes armadores al margen del tráfico naviero. En el caso de los armadores griegos es bien conocido y en otra parte hemos destacado el circuito de los buques británicos que arribaban con carbón de Gales y partían con otros productos cargados a granel con destinos diversos (Mateo y Ferreyra, 2012). Detrás se encuentran las de Uruguay (63), Suecia (59), Brasil (55) y Noruega (41).¹¹

Sin embargo, en cuanto al porte de las embarcaciones medido por las toneladas brutas de registro (TRB) vemos que en promedio las naves más voluminosas fueron las de bandera panameña, yugoeslava e italiana, todas por encima de las 3000 toneladas de registro mientras que el resto se ubica entre esa cifra y las 2000. En la base de este indicador se encuentran las embarcaciones de Argentina y el Uruguay. Sin embargo, frecuentaron Puerto Quequén siete embarcaciones de bandera argentina (Fluminense, Norte, Paraná, Inspector Benedetti, San Jorge, Santa Catharina y Rio Grande) por encima de las 2000 TRB que mayormente hacían itinerarios hacia los puertos del Bra-

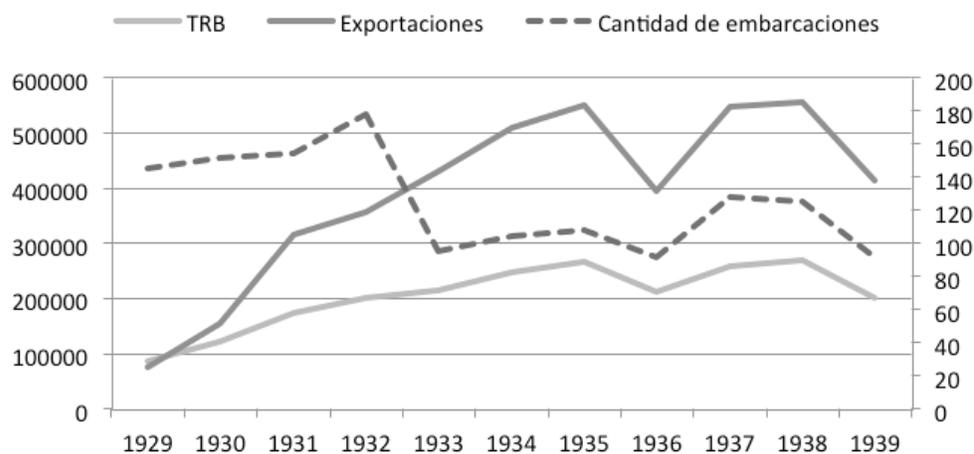
10. Si sumamos a las embarcaciones que manifiestan ese destino con las que tienen esa bandera y ese país de origen y la cargan en Puerto Quequén pero que continúan hacia otro puerto a completar carga. Este valor lo hemos logrado cruzando los datos de aduana que nos dan carga por carga de cereal con la información de prefectura.

11. Archivo de la Prefectura Nacional Marítima de Quequén (en adelante APNMQ), *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25. Hasta habilitarse el Libro de Ultramar en 1931 las embarcaciones con origen y destino en el exterior fueron registradas en el Libro de Cabotaje,

sil y dos del Uruguay (Presidente Terra y Montevideo) que conducían cereales desde Puerto Quequén hacia Brasil, Bélgica e Italia. El bajo registro medio de estos países se explica por la cantidad de embarcaciones de cabotaje que frecuentaba, como es obvio, tanto este puerto como el resto de los puertos argentinos.

Vamos a realizar ahora un primer cruce entre los valores que hemos estado analizando hasta ahora. Esto es, por año, el progreso seguido por el volumen de registro de las embarcaciones, el número de éstas y las exportaciones.

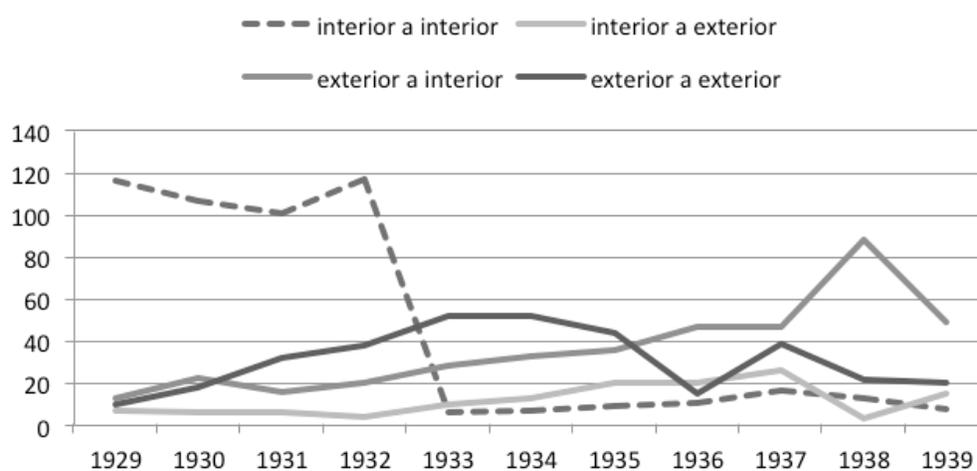
Figura 5. Cantidad de embarcaciones (eje secundario), registro bruto y exportaciones Puerto Quequén, 1929-1939



Fuentes: APNMQ, *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

En la Figura 5 podemos observar que hasta 1933 las exportaciones y el registro bruto de ellas fueron acompañadas de una mayor presencia de embarcaciones en el puerto. A partir de ese año, mientras el número de embarcaciones decae, se incrementa el volumen de porte de éstas (las toneladas brutas de registro o TRB) acompañando el ritmo de las exportaciones. La explicación de este fenómeno la encontramos en el gráfico siguiente.

Figura 6. Origen y destino global de las embarcaciones en Puerto Quequén, 1929-1939



Fuentes: APNMQ, *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

En efecto, mientras se registró una caída violenta de las embarcaciones con origen y destino dentro del país (lo que podríamos definir como “cabotaje puro”) aparecen otros itinerarios de las embarcaciones, lo cual nos habla de la internacionalización efectiva de Puerto Quequén, ya con navíos con origen y destino en el exterior, y que completan la totalidad de la carga en este puerto (por encima de las 50 en 1933 y 1934), o con embarcaciones que, o hacen *top off* en Puerto Quequén con una semi-carga en otro puerto (con mayor presencia en 1937 con 26 embarcaciones) o realizan la semi-carga en Puerto Quequén y completan en otro (itinerario que se destaca sobre todo en 1938 con 88 embarcaciones). Si descartamos los años de 1929 a 1932, el 33% de las exportaciones fue ultramar puro (con ingreso y egreso desde y hacia el exterior) y el 58% ultramar compuesto (con semi carga en Puerto Quequén u otro puerto).

Origen y destino

Podemos hacer un primer balance acerca de los itinerarios seguidos por las embarcaciones. Para ello, tomamos sólo los casos en que el origen o su destino son

explícitos —455 casos para los primeros y 739 para los segundos-, y descartamos aquellos que tienen origen o destino en puertos argentinos.¹² El resultado es el que se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2. Origen y destino de las embarcaciones concurrentes a Puerto Quequén, 1929-1939

Continente	Origen	%	Destino	%
América	268	58,9	443	59,9
Asia	0	0,0	1	0,1
África	35	7,7	4	0,5
Europa	152	33,4	291	39,4
Totales	455	100,0	739	100,0

Fuentes: APNMQ, *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

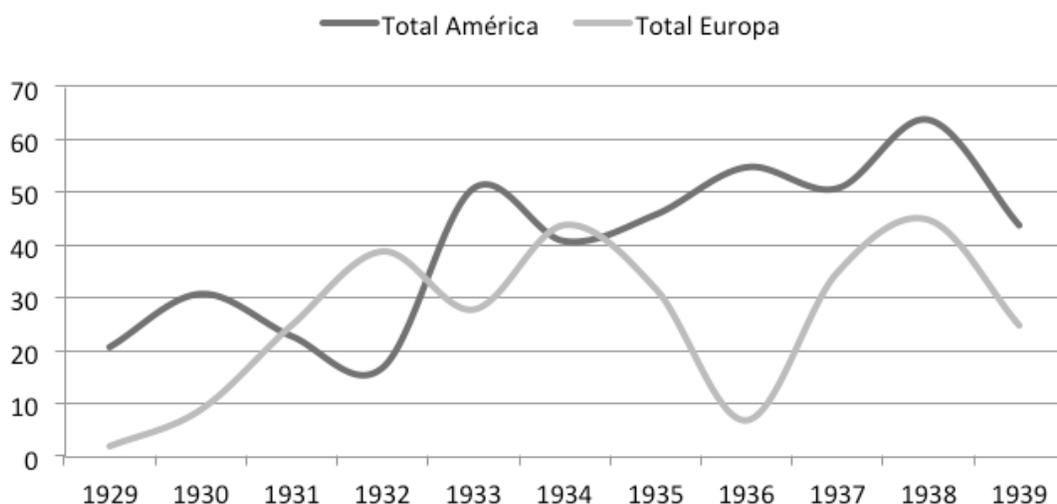
En cuanto al origen de las embarcaciones vemos que los puertos americanos son los que predominan, y de ellos se destaca Brasil con 149 embarcaciones y Uruguay con 100. Éstos son los orígenes americanos más relevantes y acumulan casi el 93%. La Tabla 2 se completa con 10 embarcaciones provenientes los Estados Unidos de América, 7 de Chile y 1 de Canadá y Venezuela respectivamente. En lo que respecta a Europa, el Reino Unido supera más del 50% con 78 embarcaciones, seguido de Holanda con 24 embarcaciones y de Bélgica con 18. Más atrás tenemos 9 embarcaciones provenientes de Italia, 5 de Grecia, 4 tanto de Alemania como de Francia, 3 de España y de Portugal respectivamente, 2 de Dinamarca y Noruega, y Polonia cierra con uno de cada origen. Finalmente, tenemos los puertos africanos. Los puertos de Argelia (Argel y Orán) concentran casi la totalidad con 32 embarcaciones, y muy lejos de esa cifra están Durban en Sudáfrica con 2 barcos y Dakar en Senegal con 1.

12. Debido a que, aunque figuren en el libro de “Ultramar” de la Prefectura Nacional Marítima, la información que hemos podido recabar hasta el momento no nos permite determinar el destino final.

En tanto a los destinos de las embarcaciones, orientaron su proa hacia países americanos también aproximadamente el 60%. El mayor número de ellas se orientó hacia el Brasil (295), seguido de Uruguay (65). Más atrás se encuentran los Estados Unidos de América (34) y Perú (24). Cierran la tabla Chile (11) y Canadá (6) y más atrás Barbados (3) Trinidad y Tobago y Puerto Rico (1 cada uno). Casi el 40% fue a Europa por otra parte, siendo España (88) el país más receptivo seguido de Portugal (59). Estos destinos tienen sin embargo el inconveniente de tener en los puertos mayoritarios (las islas de San Vicente, Madeira y Las Palmas) el destino “a órdenes” (es decir, a la espera de un destino final según las condiciones de mercado imperantes al arribo al continente) más frecuentes. Están mucho más claros los puertos de Francia (55 embarcaciones) y Bélgica (27). Italia sigue detrás con 21 embarcaciones, el Reino Unido con 17 y Holanda con 16. Cierran Suecia con 2 navíos y Alemania, Finlandia, Grecia, Letonia, Noruega y Polonia con uno cada uno.

El caso más destacable es el del Reino Unido, de donde arribaron 78 embarcaciones pero partieron sólo 17 con ese destino. De ellas, sólo 7 con bandera del Reino Unido tuvieron como destino Brasil en una hipotética triangulación. También es muy notable que de las 740 embarcaciones que tuvieron destinos fuera de Argentina 628 (el 85%) arribaran en “lastre” y partieron “cargados” es decir que el 100% de la carga la obtuvieron en Puerto Quequén.

Si ponemos a los destinos principales (Europa y América) en línea de tiempo podemos ver dos tendencias. Una más fluctuante señalada con los envíos hacia puertos europeos con una fuerte caída en 1936 y otra más constante, sobre todo a partir de 1933 con los puertos americanos. Ambos cayeron en 1939 probablemente a causa de la guerra.

Figura 7. Evolución de los destinos de las embarcaciones partidas de Puerto Quequén, 1929-1939

Fuentes: APNMQ, *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

El comercio de granos con puertos americanos marcó la tendencia central del comercio exterior de puerto Quequén. El comercio con el Brasil fue el motor de esa tendencia, seguida de lejos por las exportaciones al Uruguay.

Sin embargo, las exportaciones a los Estados Unidos entre 1934 y 1936 con 32 de las 34 embarcaciones que tuvieron ese destino del período no dejan de sorprender y responden a un proceso que aunque conocido aun no ha sido analizado en toda su complejidad. América Latina fue la región que salió con mayor rapidez de la crisis y hacia 1934 había recuperado su producción de 1929 (Bolt y Zanden 2013, 14), mientras que Estados Unidos tardaría un poco más, sobre todo en su producción agrícola afectada por el fenómeno de la década 1930 conocido como *Dust Bowl*, un desastre ecológico que afectó a las llanuras y praderas desde el Golfo de México hasta Canadá. El efecto *dust bowl* fue provocado por condiciones persistentes de sequía, favorecidas por años de prácticas de manejo del suelo que dejaron al mismo susceptible a la acción de las fuerzas del viento. El *Dust Bowl* multiplicó los efectos de la Gran Depresión en la región (Worster 1977, 277). La pobre cosecha triguera de Estados Unidos

no le permitió a este país llenar la cuota de exportación y estimuló a otros países como Argentina a incumplir el Acuerdo Internacional del Trigo de 1933.¹³

Si bien no poseemos estos datos para todos los años hasta el momento, para el año 1938, el de mayor exportación hacia ambos destinos (Europa y América), podemos identificar quintal a quintal el destino de cada embarque y el producto que se embarca. Ese año el 100% de la avena y el 80% de la cebada tuvieron como destino los puertos europeos —destacándose Bélgica como adelantamos en la introducción— mientras que el 95% del trigo lo tuvo en puertos americanos. Como ya afirmara Roger Grivil (1970, 156-157) en los años 1970, durante la década de 1930 las exportaciones argentinas de productos agrarios experimentaron una sostenida recuperación sobre la base de la diversificación de los mercados de colocación. En este caso las exportaciones hacia Europa fueron eminentemente forrajeras para la producción en destino de proteínas animales lo cual puede haber influido negativamente en las exportaciones nacionales de ellas. A pesar del conocido pacto Roca-Runciman de condiciones favorables al comercio de carnes con Gran Bretaña, en valores, el promedio las exportaciones agrícolas representaron en esos años el 58,9% mientras que las ganaderas el 36,4% (Vázquez Presedo 1971, 226).

Multinacionales de granos y administración de la demanda

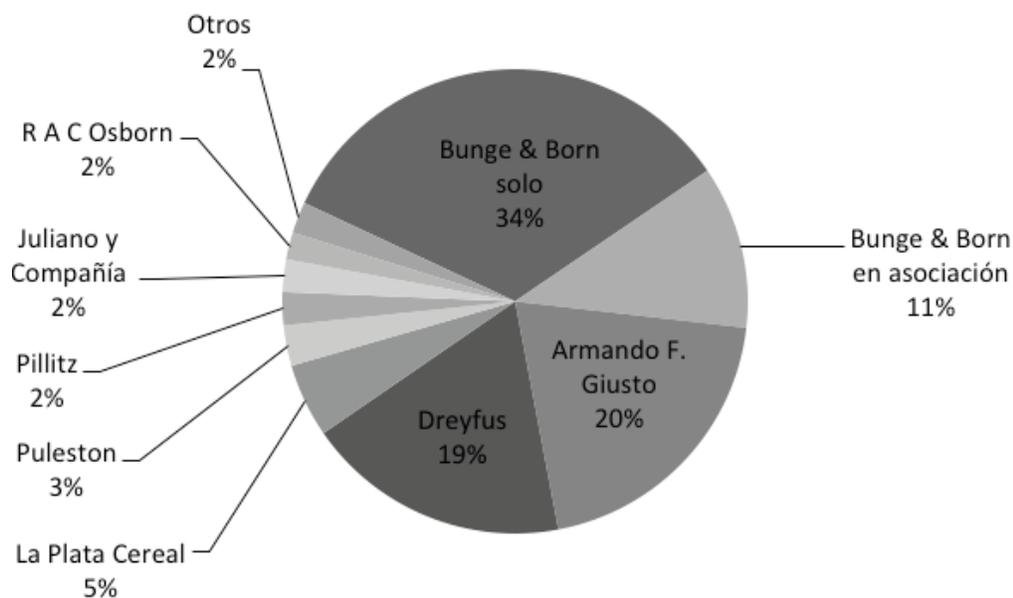
En la venta de producción agrícola los mercados son claramente distributivos ya que hay un movimiento de apropiación de mercancías (donde intervienen acopiadores, cooperativas y otros intermediarios) y una posterior circulación hacia otros

13. Este acuerdo tuvo su origen en una propuesta argentina presentada en enero de 1933 en una sesión preliminar de la Conferencia Económica Mundial en Ginebra y consistió en que los cuatro países productores de trigo más importantes a nivel mundial —Canadá, Estados Unidos, Australia y Argentina— elaborasen las bases de un plan general para limitar la producción y el comercio de trigo. Según el acuerdo finalmente alcanzado en la Conferencia Internacional de Londres en agosto de 1933, Argentina y Australia convinieron en lugar de la reducción de sus cultivos, exportar para la temporada 1934-1935 el equivalente a una disminución del 15% de las superficies destinadas a la producción triguera, empleando los sobrantes en otros usos diferentes al consumo humano.

mercados en donde se cumplirán otras etapas del consumo productivo de las mismas. En esta función distributiva cumplen un rol central intermediador las multinacionales cerealeras, que son quienes intervienen en la compra de las cosechas y en el direccionamiento de los transportes marítimos entre puertos.

Según Lázaro Nemirovsky (1933, 143) las tres compañías multinacionales que demostraron mayor habilidad en sobrevivir a la guerra (y a la Gran Depresión agregados), Bunge & Born, Louis Dreyfus, y Louis de Ridder fueron las responsables de una abrumadora proporción de los embarques de granos argentinos. Las otras firmas, incluyendo a las británicas, tuvieron una presencia marginal en el comercio de granos.

Figura 8. Distribución de las exportaciones según empresa exportadora desde Puerto Quequén, 1929-1939



Fuentes: APNMQ, *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939), ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

La Figura 8 muestra una distribución de las exportaciones por compañía exportadora a partir de la información consignada en los registros de la Prefectura Nacional en Puerto Quequén. De él Bunge & Born en soledad concentra más de una tercera parte de las exportaciones y en asociación con otros mayoristas un

11% más, es decir que se aproxima fuertemente a la mitad de los exportados. En segundo lugar se encuentra el otro gigante Louis Dreyfus y en conjunto exportan en principio el 65% de lo remitido desde este puerto en el lapso estudiado, una cifra similar a la hallada por Nemirovsky (1933, 142) para el puerto de Rosario. La Plata Cereal, perteneciente al otro conocido mayorista, el grupo suizo André et Cie., se encuentra en un lejano tercer lugar con un 5%. El registro sin embargo tiene el problema de asentar, de modo alternativo, a la firma exportadora como al agente marítimo (representante de los armadores en puerto), tal es el caso Armando Giusto que figura con un importante 20%.

En síntesis, la presencia de estas cerealeras en Puerto Quequén muestra su participación activa en la generación de flujos desde el *hinterland* hacia el puerto a través de una red de acopiadores y en la construcción de un *foreland* para la producción local.

Consideraciones finales

La historia de un puerto es muy oportuna para la reflexión acerca de lo que denominamos “historia regional”. Muchas veces se ha utilizado este concepto para referirse a una aproximación a una problemática sobre un espacio de dimensiones acotadas. La potencia de este tipo de aproximaciones permite dar respuestas particulares densas a preguntas que son siempre universales. Sin embargo, el nivel de integración de un puerto como unidad de análisis integra lo local en su *waterfront*, lo regional en su *hinterland*, e incluso lo supra nacional en su *foreland*. La región como puerto es una hipótesis a contrastar con la investigación y ésta se conforma en función de los problemas que se intentan responder y de los planos de historicidad a que respondan.

La construcción de un puerto es el resultado de un debate político dentro de las instituciones legislativas entre los intereses del Estado y de las burguesías económicas que culminan en una Ley que establece dónde, con qué características y a qué precio se construirán obras generalmente muy costosas. En el *hinterland* el efecto impacta directamente sobre el valor de la tierra, de los arrendamientos

rurales, de la infraestructura de acceso y de transporte, sobre el valor de la fuerza de trabajo y de los precios FOB de la mercancía comercializada. En el *waterfront* impacta en la demanda laboral —tanto para la obra civil como para su operatoria—, en la logística portuaria, en las agencias estatales y privadas que se asientan en la zona y en el flujo tanto de mercancías como de personas en él. El *foreland* por su parte hereda los destinos y orígenes de la economía global, se inserta en un sistema portuario, y sólo incidentalmente puede generar nuevos vínculos.

Construir vínculos con un puerto implica, por un lado, la optimización de los enlaces existentes (ferrocarril, camiones, carros, caminos) y la construcción de otros. También dotar al puerto de calado adecuado y continuo para satisfacer la demanda de las embarcaciones de ultramar y hacerlo atractivo en tarifas para seducir a los productores a su utilización. Por otro, que esta producción orientada por la demanda se vincule con los mercados consumidores. Esa tarea, que implica tiempo, información y recursos —en especial aportados por el Estado—, se llevó a cabo en su mayor parte en los años anteriores al presente estudio. Sin embargo, no deja de ser notable que a mediados de la década estudiada Puerto Quequén ya formara parte importante del sistema portuario nacional y hasta liderara algunos rubros, lo que manifiesta la relevancia de la onerosa obra afrontada en la construcción del puerto y el éxito de su amortización. Es de destacar la presencia de tres de los grandes mayoristas mundiales de cereales en el puerto, dos de los cuales (Bunge & Born y Dreyfus) habían hecho inversiones y poseían instalaciones importantes como depósitos y elevadores propios en el puerto para la década.

Como señalamos en la Introducción, Puerto Quequén se abrió al mercado internacional completamente recién en las vísperas de la crisis tan profunda del capitalismo como fue la de fines de 1929. Su apertura concreta como puerto de ultramar coincidió con los años más serios del comienzo de década para las exportaciones nacionales, agrarias en general y agrícolas en particular. Sin embargo, la década mostró un incremento de la proyección internacional del puerto que se evidenció en el acrecentamiento del porte de las embarcaciones a partir de su registro bruto y la evolución de las cargas exportadas en ellos.

Puerto Quequén tuvo un desarrollo exportador diferente del contexto nacional durante los primeros años de la década, para acoplarse a él recién a partir de 1933, copiando este comportamiento pero desplazando al final del período la caída atribuida a la II Guerra Mundial y en el plano local a sequías en un año. Este desplazamiento se debió a una creciente especialización de la región en la producción de avena, la cual era exportada como forraje a puertos europeos para la producción de proteínas animales. Por otra parte, hemos apreciado que el incremento de la avena en las exportaciones del puerto no fue azarosa, sino mejor una estrategia de los productores segmentando dos grandes mercados. Por un lado el forraje (y la avena en particular) para Europa, donde por ejemplo el comercio con Bélgica (probablemente por la particular relación de la empresa Bunge & Born con la Argentina) se destacó. La especialización en el cultivo de avena se puede entender como una forma de evitar riesgo, dado que es un producto con menores oscilaciones que el trigo y el lino. Para el trigo, por su parte, fueron buscados nuevos mercados en las Américas.

El conocido “comercio triangular” —al menos desde los resultados obtenidos desde puerto Quequén— pareció atenuarse en los años 1930 dado que el grueso de las exportaciones no solo tenían como destino puertos americanos (lo que podría certificar la idea de escalas para complementar esa triangulación), sino que el origen de esas embarcaciones tenían porcentualmente casi los mismos guarismos porcentuales (ambos en torno al 60%).

Puerto Quequén, o más concretamente los productores rurales de su *hinterland*, afrontaron la crisis produciendo avena para Europa pero también trigo para los puertos americanos. Brasil se constituyó en su principal mercado, pero también lo fueron los de Uruguay, Perú, Chile e incluso los Estados Unidos cuya economía de exportación vio menguada la producción de trigo debiendo recurrir a importarlo, no viendo en esto un conflicto con los granjeros locales.

Podemos decir entonces con Roger Gravil que la crisis fue afrontada mediante una diversificación de los destinos que como efecto —buscado o colateral— produjo una integración regional reduciendo la dependencia de los mercados tradicionales.

Para finalizar citamos un comentario de un conocido economista contemporáneo al período, redactado durante plena II Guerra Mundial:

Aun sin aludir a los extraordinarios progresos técnicos que pueden trastornar nuestro sistema de transportes, es correcto admitir que el país puede ingresar en acuerdos americanos por cuyo intermedio el tráfico interior continental absorba gran parte del intercambio. No es imposible y aun es seguramente inteligente, que nuestro intercambio con el Brasil se encuentre intensificado hasta límites no previsibles [...]. Esta intensificación del intercambio argentino-brasileño permitiría a la Argentina diluir la densidad de sus obligaciones con Gran Bretaña, y al Brasil las suyas con Estados Unidos, propiciando una más equilibrada convivencia económica (Ortiz, 1943, 5-6).

La cuestión política de la integración económica siguió en agenda con destino trunco por muchos años. Desde Quequén, en las vísperas de la declaración de Ortiz, esta relación ya estaba comenzada. La guerra mundial, por capacidad de la demanda, por capacidad de bodega para exportar y por la acción de la guerra submarina reduciría al mínimo las exportaciones hacia Europa. Sin embargo, esta demanda fue reemplazada por la de los puertos americanos, donde Brasil se convirtió en el destino de casi el 50% de las exportaciones de Puerto Quequén hasta la finalización del conflicto. La construcción de elevadores de granos fiscales en la década de 1940 señala el interés del Estado por potenciar lo que ocurría en sus puertos graneleros.

Referencias

Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. 1929-1939. Buenos Aires: Talleres de la S.A. Jacobo Peuser Ltda.

Archivo de la Prefectura Nacional Marítima de Quequén (APNMQ), *Libros de Registro de Embarcaciones*, Libro 1 de Cabotaje (1915-1939) ff. 38-58 y Libro 1 de Ultramar (1931-1939), ff. 1-25.

Barsky, Osvaldo y Alfredo Pucciarelli. 1997. *El agro pampeano. El fin de un período.* Buenos Aires: Flacso.

Barsky, Osvaldo, Felix Cirio, Juan Carlos del Bello, Marta Gutiérrez, Néstor Huici, Eduardo Jacobs, Ignacio llovet, Roberto Martínez Nogueira, Miguel Murmis, Edith de Obschatko y Martín Piñero. 1988. *La agricultura pampeana. Transformaciones productivas y sociales.* Buenos Aires: Fce.

Belini, Claudio y Juan Carlos Korol. 2012. *Historia Económica de la Argentina en el siglo XX.* Buenos Aires: Siglo XXI.

Bolt Jutta & Jan Luiten van Zanden. 2013. *Maddison-Project.* Working Paper 4, <http://www.ggdc.net/maddison/maddison-project/publications/wp4.pdf>

Dirección de Construcción de Elevadores de Granos. 1940. *Los elevadores de granos en la República Argentina.* Buenos Aires: Ministerio de Agricultura de la Nación.

Garavaglia, Juan Carlos. 2012. “La pampa como ecosistema, siglos XVI-XIX”. En *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 1. Población, ambiente y territorio*, ed. Hernán Otero, 79-112. Buenos Aires: Edhasa.

Gravil Roger. 1970. "State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars". *Latin American Studies*. 2: 2: 147-173.

Nocoella, Horacio. 1978 "El Puerto". En *Los Cien años de Necochea. Historia y proyecto, II Parte*, VV AA, 129-131. Necochea: Editorial El Libro.

Mateo, José y Aba Inés Ferreyra, 2012. "Puerto Quequén durante los primeros años. Entre el cabotaje *feeder* y el comercio exterior (1920-1932)", XXIII Jornadas de Historia Económica de Argentina y III Congreso Latinoamericano de Historia Económica, Bariloche, Argentina.

Nemirovsky, Lázaro. 1933. *Estructura económica y orientación política de la agricultura en la República Argentina*. Buenos Aires: Ed. Menéndez.

Ortiz, Ricardo. 1943. *El problema técnico y económico de Puerto Quequén*. Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros.

Ministerio de Agricultura. 1939. *Censo Nacional Agropecuario* realizado el 30 de junio de 1937, Bs. As., Guillermo Kraft Ltda.

Stannius, Francisco. 1931. *Estancias y chacras de nuestra tierra. Tomo 2. Partido de Necochea*. Buenos Aires: López y Cía.

Vázquez Presedo, Vicente. 1971. *Estadísticas históricas argentinas, Segunda parte, 1914-1939*. Buenos Aires: Editorial Macchi.

Worster, Donald. 1979. *Dust Bowl: The Southern Plains in the 1930s*. New York: Oxford University Press.

