

El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932.

José Antonio Mateo

Mundo Agrario, 15 (28), agosto 2014. ISSN 1515-5994

<http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/>

ARTICULO/ARTICLE

El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su *hinterland* y de su *foreland*. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932

José Mateo

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. CONICET

Universidad Nacional de Mar del Plata

Argentina

jamateo@mdp.edu.ar

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

Resumen

En el presente trabajo proponemos el análisis del impacto de la apertura de un puerto de ultramar sobre su región adyacente en la construcción de un *hinterland*. También, el del proceso simultáneo de edificación de un mercado de destino o *foreland*, alcanzado por los buques que arribaron a él. El caso estudiado es el de Puerto Quequén, un puerto sobre el océano Atlántico de la provincia de Buenos Aires, construido entre 1911 y 1922 pero que recién en 1929 estuvo en condiciones operativas para la exportación directa al exterior. Las fuentes utilizadas provienen de los registros de la autoridad de control portuario, de la administración local del puerto y de estadísticas oficiales.

Palabras clave: historia; puertos; hinterland; foreland; Quequén

The impact of a new port: the construction of its hinterland and foreland. Puerto Quequén, province of Buenos Aires between 1921 and 1932

Abstract

In the present work we, propose the analysis of the impact of the opening of an overseas port on its adjacent region in the construction of a hinterland, and the building of a market of destination or foreland, reached by the vessels that arrived at it. The case is that of Puerto Quequén, a port on the Atlantic Ocean of the province of Buenos Aires constructed between 1911 and 1922 but that newly in 1929 was in operative conditions for the direct exporting on the outside. The used sources come from the records of the authority of port control, from the local administration of the port and official statistics.

Key words: History; ports; hinterland; foreland; Quequén

Introducción

Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
Centro de Historia Argentina y Americana



Esta obra está bajo licencia [Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Argentina](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/argentina/)

La expansión sobre la territorialidad indígena en la provincia de Buenos Aires durante el siglo XIX sumó, a la anexión de tierras para la producción agraria, la incorporación del litoral atlántico al Estado en formación. Si bien la red ferroviaria que acompañó esta expansión vinculó el puerto de Buenos con un *hinterland* cada vez más extenso, una serie de puertos fueron incorporándose sobre este litoral. El de Bahía Blanca fue el primero de ellos, vinculado al Ferrocarril Sud, pero a principios del siglo XX, y luego de varios intentos realizados por capitales privados, el Estado afrontó la construcción de dos puertos intermedios entre Buenos Aires y Bahía Blanca: los de Mar del Plata y Quequén, cuyas obras se realizaron simultáneamente entre 1911 y 1921.

La emergencia de estas dos obras de magnitud no constituyó *per se* una modificación inmediata de los flujos de extracción hacia estos nuevos puertos que la disminución en el valor FOB por reducción de los costos del transporte suponía. A diferencia de una red ferroviaria o vial que se superpone generalmente a trayectos ya instaurados, un puerto crea un nuevo foco nodal cuyo éxito o fracaso depende de la capacidad de atracción funcional que ejerza sobre los circuitos e intereses establecidos. En ello intervienen diversos factores que se resumen en el costo final operativo del movimiento, el cual puede ser estimulado o desestimulado mediante tarifas, gravámenes, costos de oportunidad, etc. Tales costos no suelen ser producto de un “mercado perfecto”. Es elocuente en este sentido el comentario incluido en un informe técnico y redactado por el ingeniero que realizó los estudios preliminares para el aprovechamiento portuario de la provincia de Buenos Aires:

El puerto de Quequén era antes mucho más frecuentado que hoy, desde que la empresa del ferrocarril Sud construyó la línea férrea que une Necochea con los demás pueblos de la Provincia. Desde entonces, las tarifas diferenciales establecidas por la mencionada empresa hacen que todo o gran parte del tráfico de frutos del país y mercaderías generales sigan por la vía de tierra. Sin duda para llegar a ese resultado artificial, en perjuicio de la navegación de cabotaje, influyen enormemente las pésimas condiciones de la barra del Quequén Grande, las que dificultan mucho su acceso hasta un kilómetro más al interior, en cuyo paraje existe un muelle particular, un galpón y la oficina de rentas o Receptoría Nacional. .

La frase del ingeniero Figueroa remite al conflicto recurrente entre sistemas de transporte, en este caso entre el ferrocarril y la navegación, que se prolongaría en el tiempo. En tal sentido, la vinculación de Quequén a la red ferroviaria previa al desarrollo de infraestructura portuaria, y aún luego de ello, debilitó el impulso del puerto como punto de extracción a expensas del Ferrocarril Sud que favorecía la extracción de la producción por los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca.

El párrafo nos agrega un elemento más, y crucial para la utilización de un puerto, en este caso de orden técnico, cuya resolución resultó en última instancia un problema de política de recursos.

Un puerto de ultramar y su mantenimiento activo para sus propósitos es una obra muy onerosa que, como ha probado la experiencia de principios del siglo pasado en la provincia —con los mencionados intentos sucesivos privados fallidos—, sólo el Estado suele afrontar, por sus costos. Dónde ubicarlo,

cómo construirlo, a qué fines dedicarlo, qué infraestructura otorgarle, cuánto pagar por él y de qué forma hacerlo son cuestiones de fuerte debate en las que se pone en juego el polígono de fuerzas de intereses económicos, políticos y la ingeniería; la resultante es una ley. A la ley sigue la licitación, y a ésta, una vez asignada la obra, la puja entre concedente y concesionario para hacer la mejor interpretación del contrato según sus intereses. Pero una vez ejecutada la obra, ésta suele tomar cierta autonomía de sus orígenes y los puertos acompañan los ciclos productivos de sus *hinterlands* transformándose y adaptándose a estos. (1)

Consideramos que la potencialidad de un análisis con eje en un puerto aporta tanto al análisis histórico en un contexto local y regional como a una perspectiva amplia de la historia mundial. Dos vertientes de estas perspectivas son especialmente relevantes. Una atañe a la relación entre los puertos y entre los puertos y sus *hinterlands* y *forelands*. La otra se enfoca sobre las relaciones sociales y culturales entre los agentes sociales dentro de los puertos y de las ciudades portuarias. En este caso nos abocamos al primero de los enfoques. Construir un puerto es construir una herramienta para fines diversos. Es abrir una puerta por la cual se producen flujos deseados y no deseados. Es estimular la movilización de bienes y de empresas, pero también de personas con todo su bagaje. Es un programa de colonización de áreas generalmente no ocupadas. Es una oportunidad de negocios desde la menor a la mayor escala. En suma, el funcionamiento portuario genera efectos colaterales no siempre programados pero que su estudio puede sistematizar en algunas de sus variables.

Las transformaciones operadas en la navegación desde finales del siglo XIX obligaron a la dotación de infraestructura y logística portuaria a todos los puertos del mundo y en la Argentina, a la remodelación y construcción de varias terminales portuarias tanto en el litoral fluvial como marítimo. La expansión productiva agraria sobre el territorio, alejada progresivamente de los puertos fluviales tradicionales del Paraná y Buenos Aires, fue cubierta sólo parcialmente por el ferrocarril como transporte hacia aquellos puertos.

Como decíamos, entre 1911 y 1922 el Estado construyó no uno sino dos puertos de ultramar — separados por apenas un centenar de kilómetros uno del otro— en el sudeste de la provincia de Buenos Aires. El de Mar del Plata, anejo a la ciudad de veraneo para la élite, y el de Quequén en la desembocadura del río de igual nombre. Ambos puertos se incorporaron a las vías de extracción agraria regional, lo que provocó un reacomodamiento, como se verá, sobre los anteriores circuitos productivos y sobre la producción misma.

En este trabajo nos ocuparemos de Puerto Quequén en sus primeros doce años de funcionamiento. Puerto Quequén era una terminal portuaria excéntrica al eje exportador de cultivos dominante en el período analizado. Fue construido —como el de Mar del Plata— durante el proceso de transformación productiva del área interserrana bonaerense; cuando los ganados fueron siendo desplazados por la agricultura y dentro de un período signado por altos precios internacionales para la producción de granos. A diferencia de Mar del Plata, Quequén se ha mantenido durante un siglo como puerto de extracción agraria. Desde su apertura, Puerto Quequén debió competir con el resto de los puertos de

la provincia para atraer hacia sí la producción de su entorno. Algunos de los factores que intervinieron en esa competencia fueron, del lado de la oferta, las tarifas ferroviarias, la red de accesos terrestres, la logística operativa del puerto y el volumen y la tipología de la producción del *hinterland*. Desde la demanda, la capacidad de bodega de las navieras suscitadas a operar en la ruta de este puerto, las operaciones de los grandes exportadores (principalmente Bunge & Born y Louis Dreyfus) y el devenir general del mercado exterior del país.

Intentaremos medir y evaluar los cambios que se produjeron en su *hinterland* y las características de los flujos que atrajo el nuevo puerto. También, en qué medida el puerto fue un eslabón de la tendencia general de la economía nacional o si su desarrollo tuvo rasgos autónomos.

Siendo Argentina un país sumamente dependiente de su comercio exterior y principalmente exportador de mercancías en grandes volúmenes, es notable el escaso interés que la historiografía ha prestado a sus puertos más allá del de Buenos Aires, comparado con el puesto en las complejidades de la producción y sus factores e incluso en los estudios sobre el transporte vía ferrocarril. También, en contraste con la historiografía canadiense o australiana, regiones que han sido tradicionalmente objeto de comparación con la agricultura pampeana, e incluso con la de países de la región. (2)

El puerto de Buenos Aires ha recibido gran atención. Entre trabajos descriptivos y académicos se destaca el libro de Graciela Silvestri (2003), que lo aborda desde diferentes perspectivas (técnica, política, urbanística, económica y cultural). Los puertos argentinos, tomados en conjunto o de forma específica, están presentes en la producción de dos autores: el ingeniero Ricardo Ortiz y la historiadora Silvia Lázzaro. Estos autores han generado sendos libros importantes. El primero fue escrito dentro de un clima de ideas propenso a la presencia activa del Estado en cuanto al desarrollo portuario y a una política marítima, lo cual demandaba la redacción de una ley integral para la articulación del sistema portuario. La ley contemplaría el interés del Estado para la apropiación de la renta aduanera y las necesidades de las empresas de transporte para la exportación, y un ordenamiento de las agencias estatales que se superponían en cuanto a sus incumbencias sobre los puertos. En el libro, el autor caracteriza los puertos existentes en ese momento, sus potencialidades y carencias. Otros trabajos del autor, que contaba con información precisa como funcionario de la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables (DNP y VN), se extendieron a estudios particulares de los puertos de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata

El segundo libro importante es el de Silvia Lázzaro (1992), un muy documentado trabajo en el cual la investigadora analiza la infraestructura portuaria argentina en el período que va desde 1880 hasta 1914, distinguiendo entre aquellas obras llevadas a cabo por capitales privados y las impulsadas por el Estado. La autora refiere detalladamente la construcción y explotación por parte de capitales extranjeros de los puertos, en un proceso de penetración en todo lo que hacía a la comercialización de la producción exportable. Por su parte, el Estado redujo en este período (3) su participación a cumplir el papel de garante de las inversiones del capital extranjero y de las empresas privadas. Esta

obra tiene como antecedentes los trabajos de la autora atinentes a los puertos de La Plata y de Misiones .

El presente trabajo no pretende sobredimensionar el valor historiográfico del objeto “puerto” ni mucho menos saldar una deuda con él. Realizamos un análisis inicial de lo ocurrido en una terminal portuaria en sus primeros años de vida, los cuales coinciden con el ocaso de la agroexportación como modelo de acumulación dominante y con un quiebre en la estructura productiva del área en la cual se inserta, que difiere de la que le dio origen .

Un comentario a propósito de las fuentes: hemos utilizado principalmente tres corpus. En primer lugar, los resúmenes publicados de los anuarios de comercio exterior (ACE). En segundo lugar, los libros de ultramar y de cabotaje de movimiento portuario obrantes en la Prefectura Nacional Marítima de Puerto Quequén (PNMPQ), en los que se deja registro de la fecha, el nombre, el registro bruto, la arboladura, la tripulación, el origen, el destino y el calado (entre otros datos) de los barcos que atracaron en ese puerto. Por último, la DNPvN elaboraba anualmente un informe titulado “Explotación” del puerto con datos acerca de la importación y la exportación por el puerto y las cargas cobradas por diferentes rubros. Este último repositorio recién comienza a ser trabajado por historiadores y presenta documentos de singular valor, como los expedientes originales de la construcción del puerto y algunas instalaciones y reformas del mismo.

1.- El puerto físico: antecedentes, estructura y logística portuaria

Puerto Quequén se halla situado sobre la costa del Atlántico a los 38° 41' 55" de longitud Oeste y 38° 35' de latitud Sur, en la desembocadura del río Quequén Grande, que vierte sus aguas en un mar de fuerte oleaje cuyos rompientes se producen muy próximos a la costa.

La potencialidad portuaria de la desembocadura del río Quequén Grande remite al siglo XVIII con las exploraciones y comentarios al respecto del sacerdote jesuita José Cardiel, en 1748. Con la expansión sobre la territorialidad indígena durante el siglo XIX y la puesta en valor de las tierras adyacentes, el gobierno provincial realizó estudios de factibilidad técnica en 1836 sin concretarse obras. En 1854, el comandante militar de Lobería, Benito Machado, petitionó al Estado la construcción de un puerto, gestión que se repitió en 1858 y 1867 sin resultados. Algunos comerciantes construyeron muelles precarios en 1870 (Pedro Luro) y 1888 (Ezequiel Olivera y José Abasólo). En 1900, el empresario Ángel Gardella realizó una obra de mayor magnitud en la desembocadura, que fue destruida por un temporal en 1905. Recién en 1907 se realizaron estudios de factibilidad por parte del Estado, que culminaron en la ley 5.705 para la construcción del puerto al año siguiente.

En virtud de dicha ley, el Estado argentino llamó a concurso de propuestas para la construcción de la primera sección de un puerto de ultramar cuyo costo no debía exceder de \$_{oro}3.000.000 (\$_{m/n}6.818.118,10), a pagarse en títulos creados por la misma ley. El puerto debía contener un antepuerto con una profundidad mínima de 21' (6,40m) en baja marea (4) ordinaria, cuyo proyecto

debía prever ensanches futuros. También, muelles de ultramar con igual profundidad y divididos en secciones a los fines de su construcción sucesiva a medida de las necesidades; una sección para el cabotaje; depósitos, vías férreas, grúas y demás instalaciones accesorias y edificios para “Aduana, Resguardo y Subprefectura”, (5) lo que indica la intención de habilitarlo para el comercio directo al exterior desde su proyección inicial.

En septiembre de 1910 se firmó el contrato entre la Dirección de Obras Hidráulicas y el representante de la *Société des Grands Travaux de Marseille*, ganadora de la licitación, la cual se comprometía a ejecutar la construcción de acuerdo a los planos, presupuesto y bases de licitación por un costo total de \$_{oro}2.950.000. (6) Los trabajos se iniciaron a mediados de 1911, y se desarrollaron normalmente hasta el estallido de la “Gran Guerra” en 1914. En 1915 y 1917 sendas leyes ampliaron el crédito para introducir diversas mejoras al proyecto primitivo. En marzo de 1922 se ejecutó la liquidación final de las obras realizadas por la empresa, alcanzado un valor de \$_{oro}5.339.546, 29 (casi el doble del presupuesto oficial *ad initio*).

Sin embargo, el puerto todavía no estaba a la altura de sus propósitos debido a que la apertura del Canal de Panamá y los cambios en la arquitectura naval habían transformado los requerimientos para la navegación de ultramar. A partir de ese año, la *Dirección General de Navegación y Puertos* inició una serie de trabajos por vía administrativa, utilizando el equipamiento comprado a la empresa. Estos trabajos consistieron en el dragado de la boca del puerto que una gran crecida del río Quequén de 1915 había reducido a 9 o 10 pies. Durante los años 1923 y 1924 se llevó la profundización hasta 23', aparte de diversas limpiezas efectuadas en el canal de acceso y en las secciones de ultramar y cabotaje.

Un detalle no menor de las obras emprendidas por administración fue la construcción —con los materiales provenientes del desame de un puente de servicio que utilizó la empresa para realizar la escollera Oeste— de un puente carretero de 185 m aguas arriba de la sección de cabotaje, que fue inaugurado el 20 de enero de 1924. La importancia económica de este puente que unió Necochea con Quequén, y especialmente las dos secciones del puerto, se puso de manifiesto cuando, a causa de la exigüidad del muelle de ultramar, se profundizó la sección de cabotaje (en la margen de Necochea) adonde arrimaban primeramente los graneleros que pasaban luego a completar la carga a la sección ultramar. De no existir el puente sobre el río Quequén, habría sido imposible o muy dificultosa la operación de arribo de cereales a la costa de Necochea.

Además, se procedió a la fijación de médanos en la margen de Necochea, sin la cual el mantenimiento de las profundidades en el puerto habría sido más costoso. Este trabajo, iniciado en 1915 y que alcanzó a fijar definitivamente más de 50 hectáreas con tamariscos, álamos y otras especies, se consolidó con la construcción de un camino sobre los antiguos médanos que une actualmente la ribera derecha con el balneario de Necochea, que contribuyó a la integración ciudad-puerto. En el año 1925 fue terminado el muelle de hormigón armado de esta sección con un desarrollo de 75 m y un galpón para el cabotaje de 2000 m² de superficie.

En noviembre de 1925, el Poder Ejecutivo aprobó un nuevo plan de obras que importaba \$_{m/n}3.818.000. La ejecución de este plan —que se realizó de acuerdo con las previsiones durante los años 1927 y 1928— permitió completar el muelle de cabotaje, el balizamiento del canal de entrada y la conservación general de las obras ejecutadas. Parcialmente, se ejecutaron el dragado, calzadas y movimiento de tierra en la sección de cabotaje y fueron compradas vías del F.C.S. La aplicación de este plan para el año 1929 sufrió una modificación en virtud de dos causas concurrentes: los fondos disponibles para este año crítico y el gradual progreso de la explotación portuaria que impuso nuevas construcciones.

En efecto, la expansión del puerto obligó a la inclusión de diversas obras, como un muelle para petroleros, una báscula para pesar carros que impuso el acceso preferente de los cereales en camiones y carros; el arreglo del camino de acceso al puerto; la instalación de alumbrado, cañerías de distribución de agua y provisión de ésta a los barcos y las más importantes de todas: la prolongación del muelle de ultramar y la construcción de un elevador de granos con capacidad de 20.000 t, que tuvo principio de ejecución al finalizar el período estudiado.

En síntesis, el puerto contaba al terminar el período con un antepuerto de aguas tranquilas de una superficie aproximada de 35 hectáreas, protegido por sendas escolleras, una al Este de 842 metros y otra al Oeste de 572. El canal interior de 60 metros de ancho y 1200 metros de longitud conducía, con un calado de entre 21' y 23', directamente a la dársena de ultramar, balizado por dos farolas situadas en los morros de las escolleras y otras dos farolas de enfilación del canal.

El puerto se conformaba, como vimos, con dos secciones: la de ultramar y la de cabotaje. La primera, situada sobre la margen izquierda del río Quequén, estaba formada por obras de atraque que consistían en un muro de 200 m con un calado de 23'. Sobre este muelle existían dos grúas semi-pórtico con una capacidad de 5 t cada una, para un alcance de la pluma de 6 m al máximo de su capacidad.

Acoplada a la obra del Estado, una de las cinco grandes traficantes de granos, la firma Bunge & Born construyó un puente de embarque, que mediante una cinta transportadora accionada eléctricamente permitía cargar a granel directamente a la bodega mediante un tubo telescópico, a razón de 300 t por hora. Otra firma integrante de esta élite exportadora, Louis Dreyfus, se encontraba hacia 1932 construyendo un puente análogo.

Sobre el muelle de ultramar existían dos galpones metálicos con una capacidad aproximada para 12.000 t de cereales y una plazoleta con una superficie utilizable de 4.500m². El acceso al puerto se hacía por ferrocarril, con un ramal que lo unía con la estación Quequén del F.C.S. de 5 km de largo. En la zona portuaria existían dos vías paralelas destinadas al servicio directo del muelle, con una longitud de 500 m, y había además un desvío de 365 m para el galpón de Bunge & Born.

El puerto contaba con 3 locomotoras (dos a vapor y una a motor) y 30 vagones y plataformas de 40 t. Por camión y carro se accedía, mediante 1.100 m de camino de macadam y 1.490 m de tosca

empetrolada, a una plazoleta de 1.200m² adoquinada con granito. Al costado del camino existía una báscula para pesar vagones y camiones hasta 20 t.

A la sección de cabotaje, sobre la margen de Necochea y aguas arriba de la sección ultramar, se accedía por vía fluvial directamente desde la dársena de ultramar, a la que estaba unida en todo su ancho con una profundidad de 21'. Las obras de atraque consistían en un muelle marginal —de madera y hormigón armado— de 253 m de frente.

Debido al rápido desenvolvimiento del puerto y a la imposibilidad de realizar obras de acuerdo con las necesidades en el muelle de ultramar, fue dragado al pie del muelle de cabotaje a 20', subsanando en cierto modo este inconveniente, ya que —como dijimos— cuando había una gran afluencia de barcos de ultramar, éstos comenzaban sus operaciones en la sección de cabotaje y completaban su carga en la de ultramar.

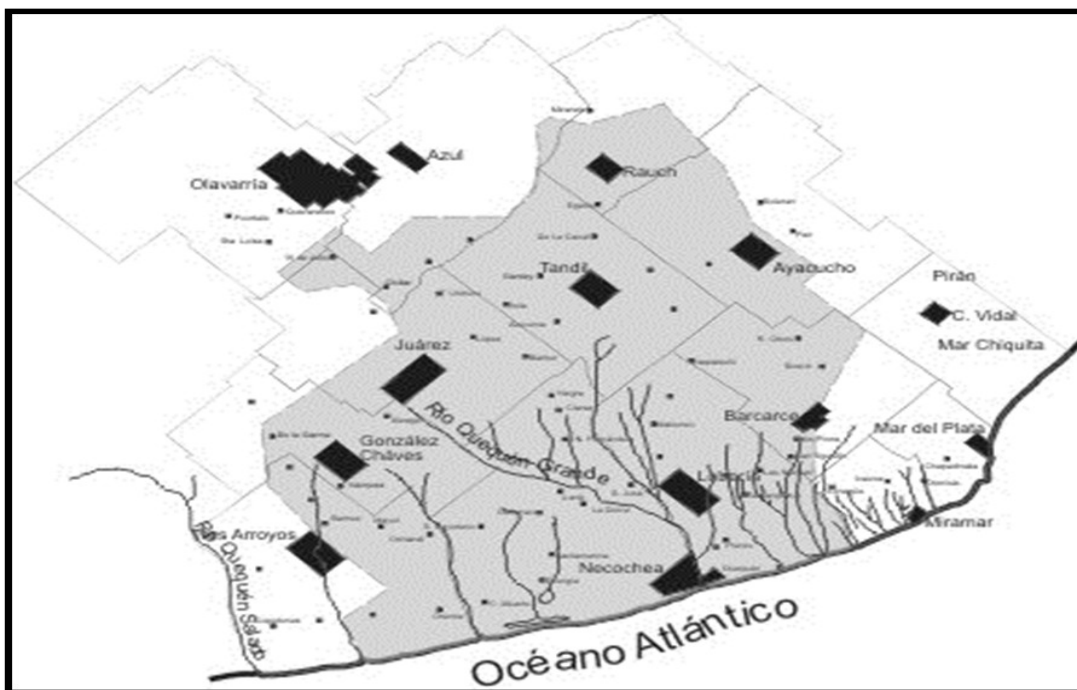
La sección contaba con un depósito frente al muelle de madera, con piso de ladrillo y techo, y paredes de hierro galvanizado, y dos depósitos construidos en mampostería, con piso de hormigón y techo de tejas, frente al muelle de hormigón armado. Estos depósitos integraban una superficie total de 6.000 m². lo que daba una capacidad de almacenamiento de unas 19.500 t. Para las maniobras existían dos plazoletas, que completaban una superficie de 6.000 m². Se accedía a ellas, desde el puente, por un camino costanero y otro de tosca empetrolada. No existían en la margen de Necochea ni grúas ni vías férreas.

Para concluir con este desarrollo técnico de la infraestructura portuaria diremos que, si bien el puerto fue habilitado hacia 1922, demoró siete años más en reunir las condiciones para ser operable por embarcaciones de porte estándar del comercio de granos: como dijimos, la orientación productiva del *hinterland* del mismo. Sin embargo, en este lapso la producción fue conducida por embarcaciones menores (que la terminología portuaria denomina actualmente *feeders*) hacia otros puertos (Bahía Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires), donde su carga fue reembarcada para su exportación.

2.- El *hinterland*: producción, accesos y transportes

La zona de influencia de Quequén hacia 1930 (Figura 1), medida en flujo de producción hacia su puerto, abarcaba íntegramente los partidos actuales de Lobería, Necochea (que incluía la mayor parte de San Cayetano) y Tandil, y parte de los partidos de Balcarce, Ayacucho, Rauch, Azul, Olavarría, Benito Juárez, González Chaves y Tres Arroyos. La superficie de este *hinterland* —calculada por la administración del puerto— era de 35.874 km² y contenía a 187.856 habitantes. Esta región, a partir de la finalización de la “Gran Guerra”, fue escenario de un intenso proceso de crecimiento de la agricultura desplazando a la ganadería ovina y bovina. Este proceso fue acompañado de un mayor fraccionamiento de las unidades productivas (de propietarios y arrendatarios), a cuyo cargo estaban inmigrantes italianos, españoles y daneses

Figura 1. Hinterland estimado por la DNPvVN en sus informes de explotación (elaboración propia sobre la base de Mapa 62 de la DNPvVN)



La producción del área era, sin embargo, todavía mixta: ganadera y agrícola. La ganadería era, en proporción de stocks, mayormente vacuna. Se estimaban en la zona, hacia final del período, 4.425.392 cabezas de ganado. (7) La distribución del ganado vacuno y lanar dentro de la zona era la que sigue (Tabla 1):

Tabla 1: Stocks ganaderos de los partidos que integraban el *hinterland* de Puerto Quequén hacia 1932 (Archivo DNPvVN)

Partidos	vacunos	lanares
Ayacucho	144.150	363.500
Azul	82.150	109.500
Balcarce:	138.233	180.666
González Chaves	65.066	256.000
Benito Juárez	154.666	320.666
Lobería	212,254	372.377
Necochea	201.471	384.269
Olavarría	9.900	15.269
Rauch	67.200	98.000

Tandil	314.698	183.039
Tres Arroyos	52.500	260.000

Vemos que todavía quedaban algunos vestigios de producción lanar y la de vacunos era importante en algunos partidos. El partido con mayor orientación hacia la ganadería vacuna era Tandil (26% del total), y Lobería y Necochea (con un 15% cada uno) eran los partidos con mayor presencia de lanares.

La producción agrícola, según el área sembrada en la temporada 1930-31, era la siguiente (Tabla 2).

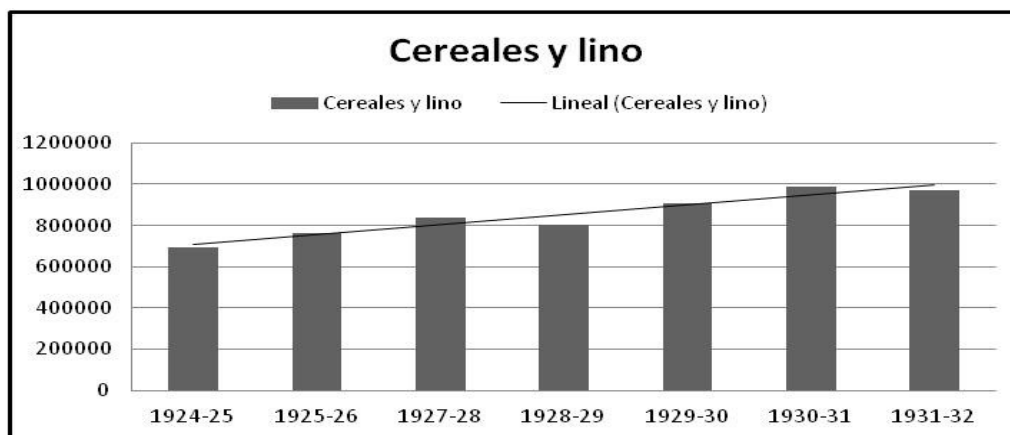
De estos datos surge que el partido de Necochea era, en todos los cereales, el que concentraba mayor superficie (30% en cebada y maíz, 35% en avena, 39 en trigo) y en lino (43%). En efecto, el 52% de la superficie del partido estaba orientada a la agricultura en este año, superado este porcentaje sólo por Tres Arroyos con el 60%. En cuanto a la producción de papas, Balcarce, con un 7% de su superficie dedicado a ello, será, de lejos, el partido que aglutinará en los años siguientes el grueso de esa producción.

Tabla 2: Superficie sembrada de los partidos que integraban el *hinterland* de Puerto Quequén hacia 1932 (Archivo DNPYVN)

Partidos	Trigo	Avena	Cebada	Maíz	Lino
Ayacucho	1.000	3.500	1.500	10.000	4.000
Azul	6.000	3.000	2.000	3.500	3.000
Balcarce:	30.000	6.000	1.000	7.000	500
González Chaves	40.000	30.000	16.000	2.000	9.000
Benito Juárez	27.000	12.500	5.000	4.000	5.000
Lobería	70.000	21.000	6.000	15.000	7.000
Necochea	185.000	80.000	25.000	25.000	38.000
Rauch	500	3.500	2.500	3.000	3.500
Tandil	28.000	20.000	7.000	14.000	9.000
Tres Arroyos	90.000	55.000	19.000	1.000	9.000
Total	477.500	234.500	85.000	84.500	88.000

A medida que se produjo la adecuación del puerto de Quequén a las condiciones de extracción de cereales y lino, la superficie sembrada fue incrementándose, como puede verse en el gráfico que sigue (Figura 2).

Figura 2. Evolución de la superficie sembrada (en hectáreas) en el *hinterland* de Quequén entre 1924 y 1932



Fuente: Archivo de la DNPvN, informes de explotación 1921-1932.

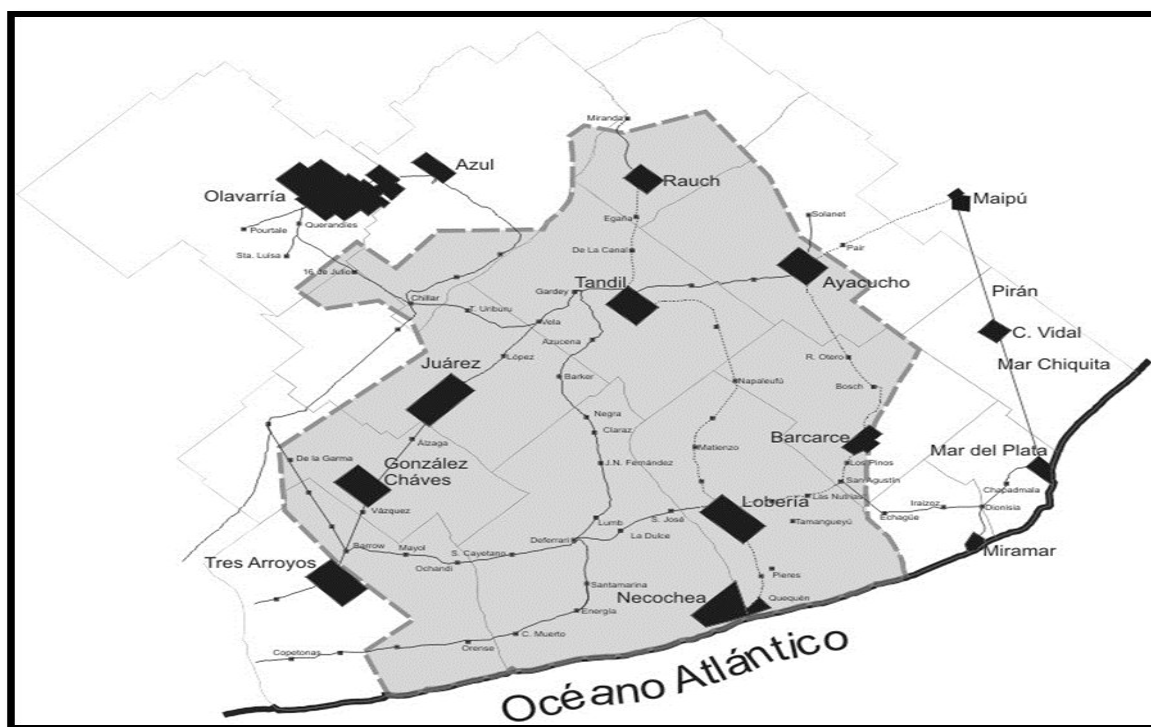
La superficie se había incrementado un 30% en siete temporadas y la tendencia central marcaba la regularidad de ese crecimiento. Si bien no podemos establecer de momento una correlación directa entre estos datos y el funcionamiento del puerto, este comportamiento es coherente con el estímulo producido por su apertura.

Este incremento tuvo su correlato lógico en la producción, como veremos más adelante. Pero ¿en qué medida ésta fue conducida hacia Puerto Quequén?

La conexión del puerto con su *hinterland* en sus primeros años de vida no generó en principio obras de infraestructura en comunicaciones en la misma medida que las obras realizadas para el funcionamiento del puerto; en tal sentido, debieron ponerse en valor las existentes.

En tanto a los accesos ferroviarios (Figura 3), concurrían a Puerto Quequén dos líneas que empalmaban en Lobería: la línea Maipú—Ayacucho—Balcarce (8) —Lobería y la línea Rauch—Tandil —Lobería. Otros ramales cruzaban la zona de influencia, sin concurrir a Puerto Quequén y contribuían, por lo tanto, a desviar la carga de la misma hacia otros puertos.

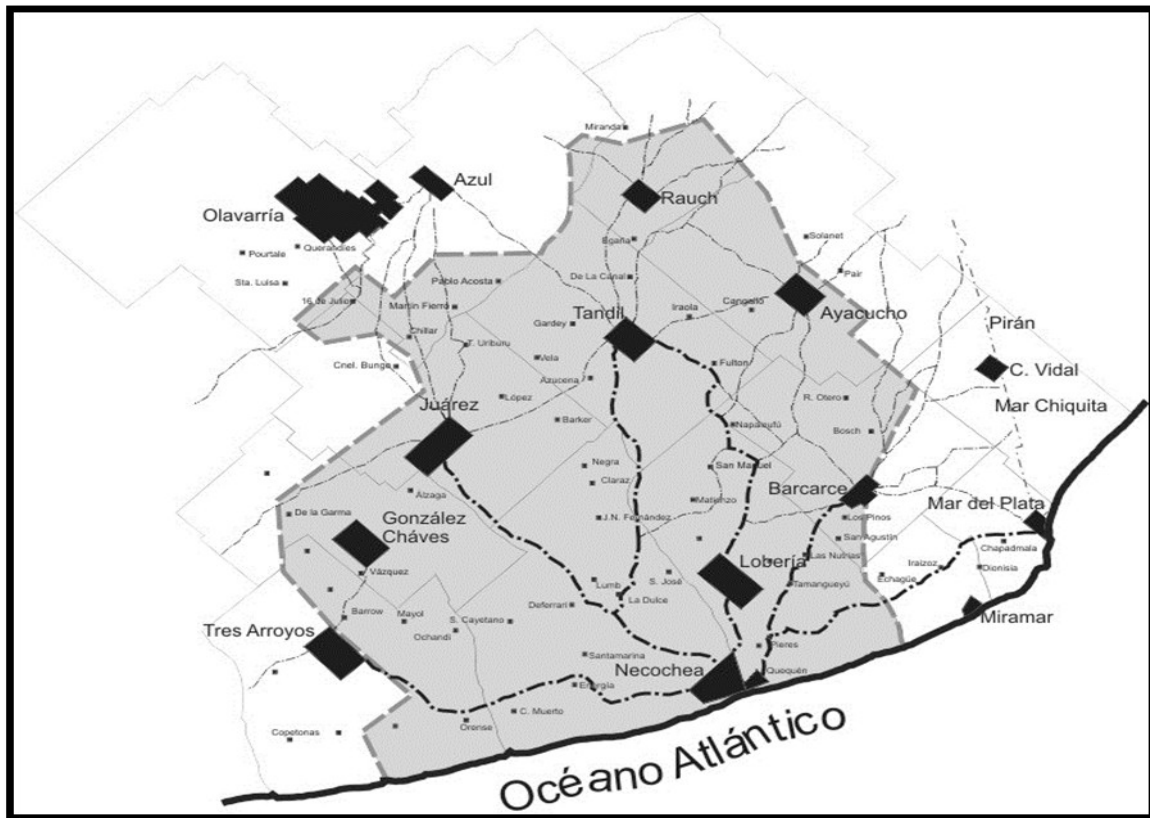
Figura 3. Accesos ferroviarios a Puerto Quequén hacia 1932



Nota: Elaboración propia sobre la base de Mapa 62 de la DNPvN.

Más completa era la red caminera (Figura 4), que constaba de los siguientes caminos concurrentes al puerto: Mar del Plata – Pieres – Quequén (no existía la ruta 88, al menos con su trazado actual); Balcarce – Quequén (actual ruta 55); Tandil – Lobería – Quequén (la actual ruta 227); Tandil – La Dulce – Quequén (hoy camino vecinal); Benito Juárez – La Dulce – Quequén (actual ruta 86) y Tres Arroyos – Energía – Quequén (actual ruta 228). Todos los cuales, si bien con calzadas de tierra, se mantenían —por lo menos en la época de la cosecha— en buenas condiciones. Recordemos que en estos años el acercamiento a los Estados Unidos y su tecnología iba a agregar otra puja: la del petróleo frente al carbón y la del automotor frente al ferrocarril. Sin embargo, esta batalla fue siendo ganada por el último (Tabla 3) a medida que la producción crecía y la red de estaciones y vínculos de rieles fue disminuyendo el escurrimiento de las nuevas producciones hacia el nuevo nodo de puerto Quequén

Figura 4. Accesos camineros a Puerto Quequén hacia 1932



Nota: Elaboración propia sobre la base de Mapa 62 de la DNPvN.

Los medios de acceso al puerto de la producción eran el camión y el ferrocarril. Veamos en qué medida los cereales utilizaron uno u otro entre 1925 y 1931 (Tabla 3):

Tabla 3 Evolución de los medios utilizados para los envíos del hinterland de Quequén a puerto 1925 y 1931

Año	Ferrocarril (toneladas)	Camión (toneladas)	Total (toneladas)	Ferrocarril %	Camión %
1925	389	30.615	31.004	1,20	98,80
1926	344	28.105	28.449	1,20	98,80
1927	25	50.198	50.173	0,05	99,90
1928	80	32.574	32.654	0,24	99,70
1929	26.173	70.800	96.973	27,00	71,30
1930	84.667	78.998	163.665	51,70	48,30
1931	152.541	164.974	317.515	48,00	52,00

Fuente: Archivo de la DNPvN, informes de explotación 1921-1932

El cuadro muestra principalmente tres cosas. En principio, y lo más obvio, a medida que el puerto se abre a la exportación directa de ultramar los envíos a él se incrementaron, hasta llegar a multiplicarse por 10 entre 1925 y 1931. La segunda, anticipada ya, que el medio más utilizado en esta primera década de explotación para el envío de producción a puerto fue el camión. Pero dentro de esta constatación, se destaca cómo el envío por ferrocarril fue rápidamente ganando lugar, fuese por el incremento de la producción que desbordara la capacidad del camión, fuese por mejora en los servicios, fuese por la tradicional batalla de tarifas en la que el ferrocarril estaba experimentado en su añeja y victoriosa batalla con el transporte de cabotaje,⁹ o fuese —lo más probable— por la adecuación de este tipo de transporte a su operatividad en puerto, como detallamos en el primer acápite. Haya sido por uno o por la combinación de todos estos factores, lo cierto es que de representar sólo un 1,2% del total lo enviado por ferrocarril en 1925, en 1931 había incrementado ese valor al 48%. Sin embargo, hasta 1931 el 63,3% de la producción había entrado a puerto por camión.

Por último para este apartado, trataremos de evaluar la capacidad de atracción de Puerto Quequén sobre los excedentes agrarios de su región (Tabla 4). Multiplicando la superficie sembrada por el rendimiento promedio por hectárea podemos estimar la producción total de cereales. Y si bien la cosecha se enviaba a puerto entre fines de un año y principios de otro, podemos al menos establecer una tendencia general.

Tabla 4 Envíos a Puerto Quequén y producción estimada a partir de estimaciones de la DNPvN, informes de explotación 1925-1931

Año	Llevado a puerto	Producción estimada	%
1925	31.004	643.125	4,8
1926	28.449	940.861	3,0
1927	50.173	927.287	5,4
1928	32.654	666.468	4,9
1929	96.973	954.913	10,2
1930	163.665	1.095.582	14,9
1931	317.515	810.815	39,2

Considerando que el total de la producción no era destinada al mercado exterior vía puertos y que en esa época el 40% del trigo, 20% del maíz y 10% del lino se destinaba al consumo interno, las cifras son elocuentes. Hacia final del período, Puerto Quequén ha casi decuplicado el porcentaje atraído a su puerto y llegó a casi el 40% en 1931. Seguramente, la incorporación de servicios logísticos en el puerto, la adecuación del puerto a embarcaciones de porte, la apertura al comercio directo con el exterior, el ajuste de las tarifas ferroviarias y, causa y consecuencia de esto, la instalación en el puerto de dos de las grandes exportadoras mundiales de granos como Bunge & Born y Louis-Dreyfus,

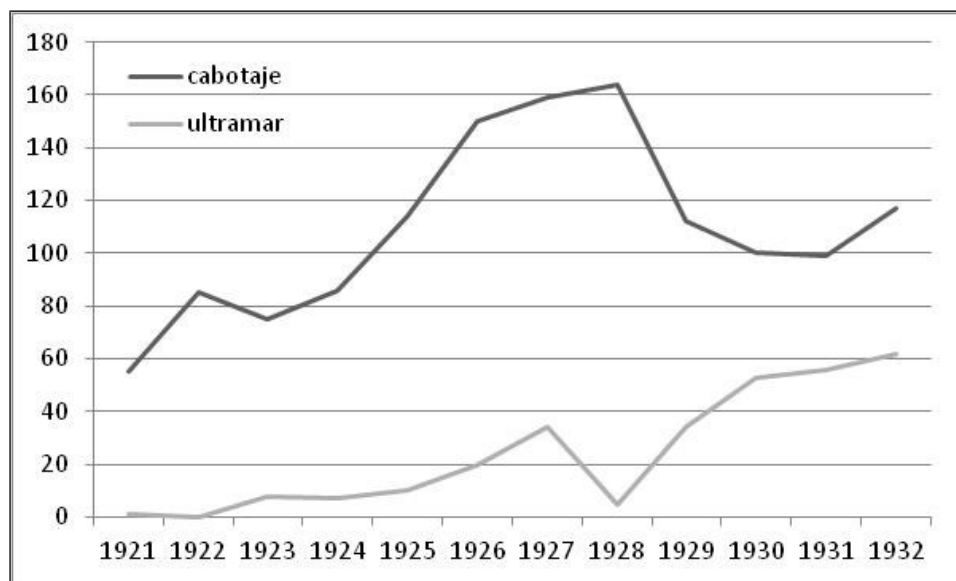
fueron incentivos para este crecimiento. Sin embargo, el 60% todavía se escurría por otras terminales portuarias.

Veremos a continuación el destino de esos envíos una vez que fueron depositados en el puerto.

3.- El *foreland*: la navegación, la exportación y la importación

El 27 de agosto de 1929 los habitantes de Necochea y de Quequén, suponemos esto, se acercaron hasta el puerto a las 14 horas y vieron ingresar al vapor “Parklan” de bandera holandesa, proveniente de Río de Janeiro ¿Por qué ir a verlo? Porque para muchos era, seguramente, el barco de mayores dimensiones que habían visto en su vida. Ingresando en lastre (lo que lo hacía ver más imponente aun, con parte de su obra viva sobre el agua), y con sus 5.424 toneladas de registro bruto, hacía ver diminuto al “Pallas”, de bandera sueca, con apenas 1.771, ya casi cargado y atracado a su lado. Puerto Quequén había comenzado a jugar en las ligas mayores del comercio exterior de granos.

Figura 5. Cantidad de embarcaciones de ultramar y cabotaje que ingresaron a Puerto Quequén entre 1921 y 1932



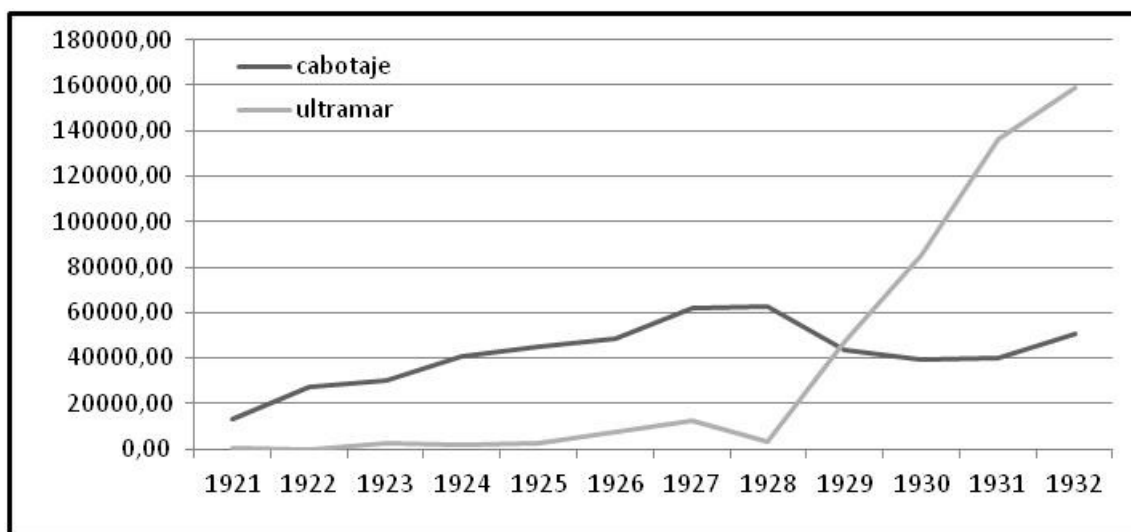
Fuente: PNMPQ

Entre 1921 y 1932 ingresaron a Puerto Quequén 1.606 embarcaciones (Figura 5). 1.316 eran de bandera nacional y lo hicieron desde y hacia otro puerto argentino, es decir en lo que actualmente se denomina “cabotaje” (10) ; 290 lo hicieron desde o hacia un puerto extranjero, lo que suele llamarse “ultramar” (11) aunque fueran de bandera nacional. Un análisis de las tendencias centrales de la serie daría que unas 134 embarcaciones al año, 110 de cabotaje y 24 de ultramar, pasaron por Puerto Quequén. Sin embargo, el rango de dispersión de esta serie era muy alto, con una progresión creciente en los barcos de ultramar (de 1 a 62) y una suerte de campana en los de cabotaje (cuya cabeza serían 164 en 1928).

Si bien la exportación hacia el exterior se habilita desde 1925, vemos que aún antes de esta autorización frecuentaban sus atracaderos embarcaciones que llegaban o partían hacia el exterior directamente. (12) El comienzo de la transición de un tipo de flota a otra se inició en el segundo sexenio del período, con un quiebre en 1928, año en el cual se fracturó la progresión de los buques de ultramar –probablemente por las obras de ese año- y esa merma se compensó con un incremento de naves de cabotaje. Al año siguiente, la flota de ultramar retomó el crecimiento y la de cabotaje, su caída con un leve repunte en 1932.

La Figura 5 evidencia la apertura al tráfico de ultramar de Puerto Quequén de la mano de la retracción del de cabotaje en el número de embarcaciones. Sin embargo, este último no fue suplantado por aquel ni mucho menos superado en cantidad de buques. Una forma de apreciar mucho más claramente esta transición es observando el registro bruto (TRB) en toneladas de las embarcaciones que es aportado por los libros de la entonces Sub-Prefectura de Puerto Quequén. La Figura 6 muestra claramente al año 1929 como el de “cruce de tijeras” de ambas flotas y la graduación de Puerto Quequén como puerto exportador.

Figura 6. TRB de embarcaciones de ultramar y cabotaje que ingresaron a Puerto Quequén entre 1921 y 1932



Fuente: PNMPQ

La caída de la presencia de los buques de cabotaje que acompaña el aumento de los de ultramar es testimonio evidente de que éstos eran utilizados como transportes *feeder* a la producción que era extraída por otros puertos como Buenos Aires o Bahía Blanca, fuera por disponibilidad, fuera por calado, fuera por el propio negocio de la empresa exportadora.

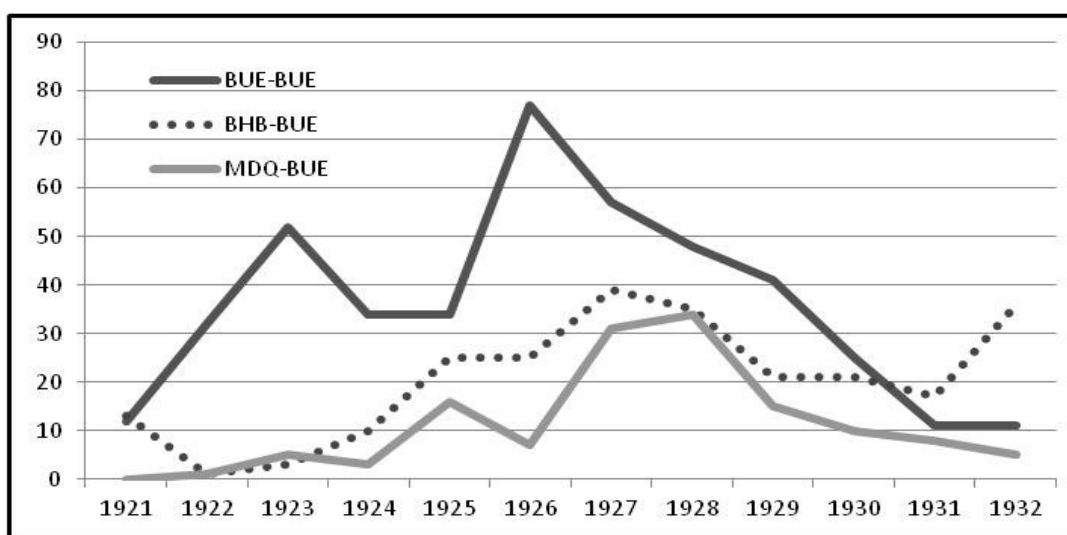
Si repartimos los doce años analizados en dos grupos, notamos que la media de registro de la primera mitad (1921-1926) fue de 365,34 toneladas de registro bruto (TRB) de las embarcaciones mientras que en la siguiente ascendió a 745,63 TRB. Y si tomamos el promedio solamente de los

buques de ultramar, este ascendía a 1950,92 con un calado medio de 22'; es decir, más embarcaciones con casi seis veces la capacidad de bodega de los buques locales.

El incremento de la presencia de buques de carga en Puerto Quequén fue limitando estos trasbordos, y si bien la carga no siempre era completada en esta escala, era el propio buque de exportación el que recorría las escalas para completar su carga (denominado "top off"). Sin embargo, esto no pareció ser la norma a ultranza. De los 290 buques de ultramar registrados, el 84% tuvo a este puerto como primer destino y el 47% partió al exterior sin otra escala en el país.

La navegación de cabotaje que conjeturamos *feeder* –conjetura que trataremos de confirmar más adelante- tuvo tres recorridos salientes (Figura 7) durante el período: desde y hacia Buenos Aires como dominante (437 casos), desde Bahía Blanca y hacia Buenos Aires (246 casos) y desde Mar del Plata hacia Buenos Aires también (134 casos).

Figura 7. Circuitos recorridos por las embarcaciones que no tuvieron a Puerto Quequén como único puerto de escala entre 1921 y 1932



Fuente: PNMPQ

Antes de terminar con el flujo naviero veamos con mayor atención las características de la navegación de ultramar. 27 buques estaban matriculados en Argentina, la mayor parte de ellos realizaban viajes periódicos a Uruguay (como el "Mascota" con 25 viajes) y a Brasil (como el Fluminense con 12 viajes). El resto era de bandera extranjera, según el siguiente detalle (Tabla 5):

Tabla 5 Bandera de los buques que atracaron en Puerto Quequén durante el período estudiado

Bandera	Buques	\bar{x} TRB	Bandera	Buques	Promedio TRB
argentina	27	570	holandesa	3	3173
alemana	1	355	inglesa	44	2730

belga	6	2332	italiana	4	3517
brasileña	6	2709	noruega	2	1562
chilena	4	1976	polaca	1	1840
francesa	1	3202	sueca	34	1228
griega	51	2804	uruguaya	36	302
guerra	1	1263	yugoeslava	3	3136

Como puede apreciarse, se destacan las banderas griegas y británicas tanto en número como, en menor medida, en el registro bruto promedio (casi cuatro veces mayor que los buques nacionales, seis que los uruguayos y más de dos veces superior a los de la flota sueca, por mencionar las banderas con mayor cantidad de presencias).

Al margen de las banderas, las flotas realizan viajes de diferentes orígenes y destinos. De los barcos que atracaron y zarparon de Puerto Quequén desde y hacia el exterior, la mayor parte lo hicieron desde y hacia el Uruguay y Brasil (Tabla 6).

Tabla 6 Origen y destino de las embarcaciones de ultramar que atracaron en Puerto Quequén entre 1921 y 1932 (fuente: PNMPQ)

Origen		Destino	
País	Casos	País	Casos
Uruguay	60	Uruguay	98
Brasil	40	Brasil	62
Reino Unido	24	Las Palmas	34
Argelia	16	San Vicente	10
Holanda	6	Bélgica	9
Chile	3	Italia	6
Bélgica	2	Tenerife	5
Francia	1	Chile	4
Italia	1	Francia	3
Las Palmas	1	Holanda	3
Portugal	1	Dakar	3

San Vicente	1	Argelia	2
		Suecia	1
		Reino Unido	1

Respecto de los orígenes, el tercer país en la nómina, y el primero de fuera del subcontinente, es el Reino Unido, destacándose en él el puerto carbonífero de New Castle (18 casos). (13) La entonces colonia francesa de Argelia (con sus puertos de Argel y Orán) lo sigue en importancia. En cuanto al destino, el puerto franco de Las Palmas fue el tercero más frecuentado. Lo siguió la isla de San Vicente, entonces portuguesa (con sus importantes depósitos de carbón). En sendos puertos se indica que el embarque se realizaba “a órdenes” (19 en Las Palmas, 5 en Tenerife, 3 en Valparaíso, 2 en Dakar y otros 2 en San Vicente). Esta modalidad comercial consistía en destinar un cargamento a determinados puertos de conveniente proximidad a los mercados de consumo, para de allí, y de acuerdo con el estado de la demanda en las plazas en el intervalo corrido desde su embarque hasta su llegada, hacerlo seguir al destino definitivo.

Entre 1920 y 1932, mientras las exportaciones ganaderas alcanzaron los \$_{oro} 3.937.954, las de la agricultura casi las doblaron (\$_{oro} 6.313.398). De acuerdo con Roger Grivil (1970), el cultivo granífero en la Argentina jugó un rol heroico en el contexto de la crisis económica de los años 30, pues fue el pilar de la recuperación de las exportaciones argentinas durante dicha década, a pesar de los múltiples problemas que enfrentaba el agro: la baja productividad, la debilidad de los productores agrícolas, la escasez de maquinarias y elevadores, y la competencia de poderosos países productores como Estados Unidos, Canadá y Australia. Puerto Quequén fue un hito importante en esa cruzada. Si bien el puerto comenzó su fase operativa completa cuando la agroexportación estaba en su ocaso como modelo de acumulación dominante, fue en este momento que puerto Quequén tuvo su despegue como puerto de exportación cerealera de ultramar.

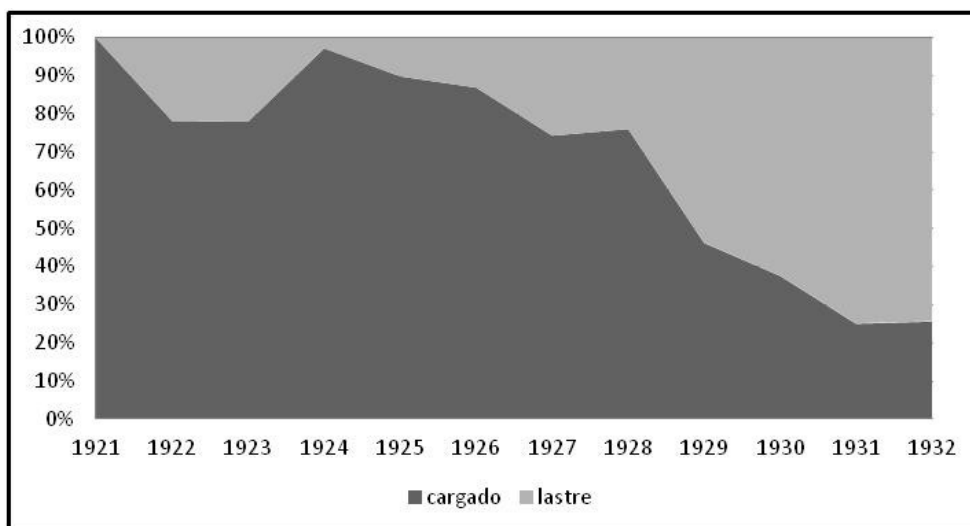
Según Lázaro Nemirovsky (1931), las tres compañías multinacionales que demostraron mayor habilidad en sobrevivir a la guerra (y a la Gran Depresión agregamos), Bunge & Born, Louis Dreyfus, y Louis de Ridder, fueron las responsables de una abrumadora proporción de los embarques de granos argentinos. Las otras firmas, incluyendo las británicas, tuvieron una presencia marginal en el comercio de granos. Si bien el libro de cabotaje no registra a los operadores de exportación, en el libro de ultramar sí y allí el 47,4% de los embarques fueron consignados por Bunge & Born, el 23,2 por Louis Dreyfus, el 28,4 por Puleston y 1,1 por Philips, si bien estos dos últimos eran agentes marítimos (representantes del armador en puerto) y no exportadores. (14)

4.- Relación entre movimiento naviero y extracción agrícola

Comencemos con un dato que proviene de las embarcaciones. En el registro de la PNMPQ se detallan aquellos buques que llegaban cargados o en lastre (sólo 29 vapores partieron en lastre). Si los presentáramos por el número de ellos, estaríamos dando una imagen engañosa de la relación

entre ambos tipos de flota, dada la muy diferente capacidad de bodega entre los navíos de cabotaje y los de ultramar. Vamos entonces a señalar en un gráfico de área porcentual la evolución de la sumatoria del TRB de entre unos y otros casos (Figura 8).

Figura 8. Estado de bodega de las embarcaciones de ultramar (en TRB) que atracaron en Puerto Quequén durante el período estudiado



Fuente: PNMPQ

Como se puede observar, a partir de 1929 la mayor parte del TRB llegó en lastre. Sin embargo, la presencia de embarcaciones cargadas en el puerto no sólo indica que parte de la carga ya había sido agregada en otro puerto sino que estas embarcaciones eran utilizadas para el ingreso de mercaderías por el puerto.

Desde el exterior llegaban a puerto fundamentalmente materiales de construcción y cemento portland para las propias obras del puerto. Del interior, mercaderías generales para el abasto de la ciudad (comestibles, bebidas, maderas, etc.). Los volúmenes de esas cargas y su evolución fueron los siguientes (Tabla 7):

Tabla 7 Entrada de mercaderías (en toneladas) a Puerto Quequén entre 1921 y 1932

Año	Interior	Exterior	Total
1921	2100	0	2100
1922	4401	0	4401
1923	5706	0	5706
1924	5722	0	5722
1925	9744	0	9744

1926	12140	882	13022
1927	14344	835	15179
1928	14122	1600	15722
1929	15140	0	15140
1930	10350	1700	12050
1931	11751	0	11751
1932	15375	0	15375

Fuente: DNPVN

Pero como en la mayoría de los puertos argentinos, salvo el de Buenos Aires, lo que primaban eran las exportaciones, que resumimos en la siguiente tabla:

Tabla 8: Salida de mercaderías (en toneladas) a Puerto Quequén durante el período estudiado

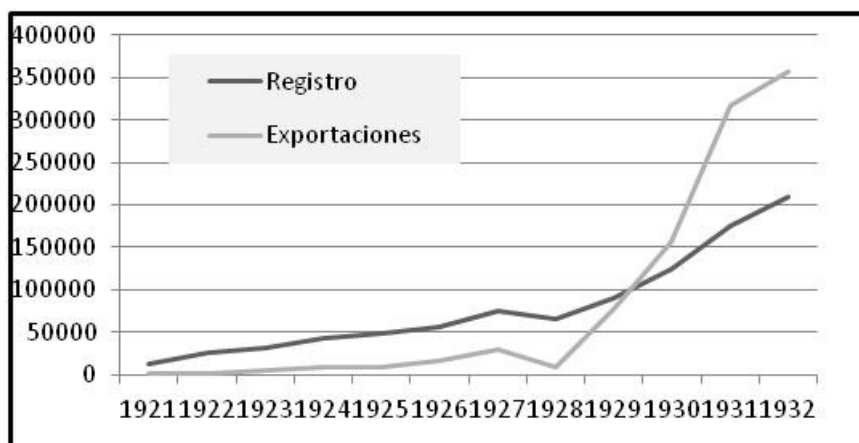
Año	Cereales	Otros	Total	% cereales	Interior	Exterior	% cereales exterior	% cereales interior
1921	4879	2482	7361	66,3	7361	0	0	100,0
1922	8577	7907	16484	52,0	16484	0	0	100,0
1923	15640	6281	21921	71,3	21921	0	0	100,0
1924	24152	6159	30311	79,7	30311	0	0	100,0
1925	29763	10151	39914	74,6	38516	1398	4,7	95,3
1926	28449	12188	40637	70,0	33592	7045	24,8	75,2
1927	50276	19498	69774	72,1	55939	13835	27,5	72,5
1928	32655	11809	44464	73,4	41186	3278	10,0	90,0
1929	96973	8519	105492	91,9	30192	75300	77,7	22,3
1930	163665	8382	172047	95,1	12181	159866	97,7	2,3
1931	321109	5035	326144	98,5	8628	317516	98,9	1,1
1932	360963	7095	368058	98,1	9503	358555	99,3	0,7

La tabla 8 señala claramente el paso de la exportación de cereales bajo la forma de *feeder* a la exportación directa al exterior. En efecto, podemos ver cómo hasta 1928 la salida de cereales hacia

otros puertos era notablemente mayoritaria mientras que, sobre todo, durante los tres últimos años casi la totalidad de las exportaciones fueron dirigidas hacia ultramar.

Si cruzamos la evolución de las exportaciones con la del registro de las embarcaciones que atracaron en Puerto Quequén (Figura 9), vemos la correspondencia entre ambos indicadores.

Figura 9. Exportaciones de mercaderías y registro bruto de las embarcaciones (en toneladas) en Puerto Quequén entre 1921 y 1932



Fuentes: DNPVN y PNMPQ

Nuevamente, el año 1929 es el que muestra el cruce entre las toneladas de registro bruto de las embarcaciones y las toneladas de cereal exportadas.

5.- El puerto como empresa

Si bien el contenido de este apartado es menos estentóreo que su título, pretendemos que refleje cómo la inversión hecha por el Estado comenzó a rendir frutos a medida que el puerto se puso operativo en su totalidad. Si bien se nos escapan muchos componentes para su evaluación (trabajos menores, salarios, intereses de los bonos, etc.), sabemos que los dos presupuestos autorizados por el Congreso para la construcción y para realizar obras en el puerto alcanzaron los \$_{m/n} 15.938.770: \$_{m/n} 12.120.770 pagados a la empresa en divisas y \$_{m/n} 3.818.000 pagados a empresas locales y utilizados por el Estado para poner el puerto en funciones, pagados en moneda corriente.

Los ingresos brutos del puerto durante estos primeros doce años de explotación podemos resumirlos en la Tabla 9:

Tabla 9: Ingresos a Puerto Quequén por diferentes rubros entre 1921 y 1932

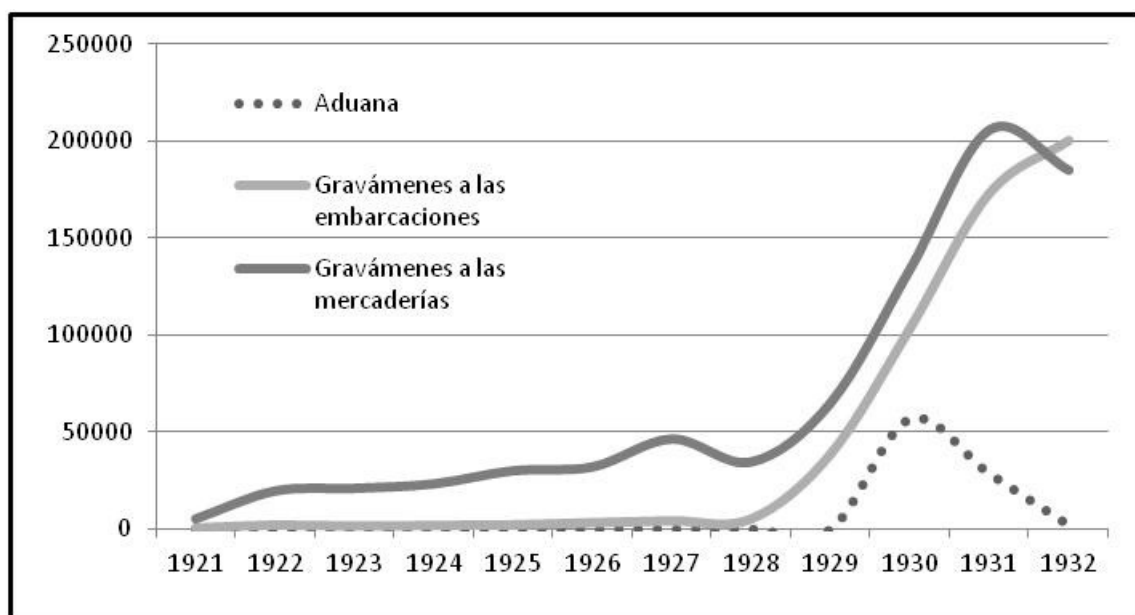
Año	Aduana	Derechos de navegación	Gravámenes a las embarcaciones	Gravámenes a las mercaderías	Arrendamientos	Patentes y multas	Varios	Total
1921	0	0	1.342	10.758	0	0	8.956	21.056
1922	0	0	4.374	39.464	0	0	946	44.784
1923	0	0	3.300	42.172	0	0	1.225	46.697
1924	0	0	3.922	46.774	0	0	1.080	51.776
1925	0	0	4.576	60.292	1.533	0	939	67.340
1926	0	486	6.760	64.214	6.422	0	570	78.452
1927	0	0	8.692	93.010	5.666	0	526	107.894
1928	0	1.358	10.646	69.354	1.571	0	823	83.752
1929	0	46.106	77.722	130.244	343	0	2.174	256.589
1930	56.887	28.828	207.380	267.900	7.652	650	3.008	572.305
1931	28.675	56.836	346.648	411.318	4.872	676	8.785	857.810
1932	2.135	82.726	400.886	369.728	17.536	476	18.907	892.394

Fuente: DNPVN

Según vemos, los ingresos del puerto por gravámenes diversos fueron muy modestos hasta 1929, y comenzaron a crecer de manera notable a partir de esos años. Así y todo, el puerto recaudó en todos esos años \$_{m/n} 1.631.941, es decir poco más de un 10% del valor del puerto. (15) Sin embargo, el incremento de 1931 y 1932 promedio (\$_{m/n} 458.066,5), de sostenerse o incrementarse en el tiempo, la amortización de la obra se completaría durante la década de 1930, lo que significaría un buen negocio para el Estado (hacemos abstracción del modelo de acumulación no redistributivo de la época), y un beneficio compartido con los productores del *hinterland*.

Desagregando los principales gravámenes cobrados podemos acercarnos más a la contrastación de estos conceptos. Si tomamos los años de funcionamiento a pleno del puerto, tenemos que las cargas a las mercaderías (guinche, uso de plazoleas, almacenamiento y eslingaje, (16) báscula y estadística (17)) primero, a las embarcaciones (entrada, tonelaje, anclaje, dársena y permanencia y muelle) luego y, muy lejos, los ingresos por aduana constituyeron el grueso de la recaudación.

Figura 10. Ingresos a Puerto Quequén por rubros agregados durante el período estudiado



Fuente: DNPVN

Vemos en la Figura 10 cómo la mayor utilización y la logística del puerto tuvieron su correlato en la recaudación, pues el 80% de lo recaudado fue por los servicios prestados a mercaderías y a embarcaciones. Por otro lado, 1930 y 1931 fueron los años de mayor exportación al exterior de Puerto Quequén —reflejado en la recaudación aduanera—; sin embargo, este gravamen sería cobrado en cualquier puerto de salida y no corresponde directamente a la recaudación propia de la empresa portuaria

Conclusiones

Los puertos sobre el Atlántico de la provincia de Buenos Aires (Mar del Plata, Quequén y el complejo portuario de Bahía Blanca) comenzaron a asumir un papel creciente en la exportación agrícola de la región a partir de la tercera década del siglo XX. Aquella se vio agigantada al realizarse las obras de infraestructura que permitían el ingreso de graneleros de porte para el comercio de ultramar y al habilitarse los puertos para el comercio directo con el exterior. Si bien no adquirieron la relevancia de la actualidad, los problemas de calado de los puertos que obligaban a permanentes dragados y refulados de las vías de acceso y atraque requerían también un peregrinar entre puertos de los barcos exportadores para completar carga (fenómeno que se mantiene en la actualidad con los que inician su carga en los puertos del Paraná). La imposibilidad de exportar directamente hasta contar con la logística adecuada operó también para que algunos puertos debieran transportar la carga de la producción local por vía marítima hasta puertos habilitados. Puerto Quequén formó parte central de ambos procesos.

Mientras el debate sobre la economía nacional (y el historiográfico posterior) se daba en torno al comercio de carnes, los cereales comenzaban a incrementar su participación en la escena de las

divisas. En efecto, finalizada la Primera Guerra Mundial, las exportaciones agropecuarias argentinas continuaron creciendo. Pero los componentes agrícolas fueron desplazando a los ganaderos en volúmenes y en valores, dada la sostenida demanda internacional de la producción agraria pampeana (trigo, avena, cebada y lino) y la crisis mundial de comercialización de carnes (como el cierre del mercado de carnes en Estados Unidos en 1927) que se hizo sentir a comienzo de la década de 1930. Hacia 1930, Argentina era en conjunto (trigo, maíz y semilla de lino) el principal exportador mundial de granos, posición que mantendría durante la década, sobre todo a partir de 1932 cuando la producción de Estados Unidos fue afectada por las *Dust Bowl*. La comercialización de los productos agrícolas se concentraba en pocas firmas multinacionales como Bunge & Born y Louis-Dreyfus, y en 1929 abrió oficina en Buenos Aires la por entonces franco-norteamericana Continental.

La Argentina registraba un excedente de exportaciones con Gran Bretaña y uno de importaciones con EE.UU., circunstancia que creaba el conocido “triángulo naviero”, que se producía pues el grueso de las exportaciones argentinas agrarias que se dirigía a Gran Bretaña y Europa hacía que los exportadores británicos, a diferencia de los de Estados Unidos, dispusieran de una amplia capacidad de bodegas de retorno de aquellos buques utilizados para colocar sus productos voluminosos, fundamentalmente el carbón.

Como corolario, podemos decir que las demandas para la adecuación de la logística portuaria al tráfico naviero vienen del mar y obedecen a los cambios en el tamaño de las embarcaciones, su velocidad y propulsión. Estas demandas impulsaron la adecuación del puerto para recibir buques graneleros de ultramar de porte estándar. Su habilitación técnica fue acompañada, como vimos, de un incremento notable del área sembrada y de la producción del *hinterland* de Puerto Quequén.

Recién en 1924 se autorizó por parte del Estado el comercio directo con el exterior para el año siguiente; sin embargo, esto no pudo hacerse decididamente hasta que la infraestructura se adaptara a los requerimientos de las naves que realizaban este comercio. Es decir: más allá de una cuestión legal, el problema a resolver del puerto fue de logística. En principio, la boca del puerto fue abierta y se llevó el calado hasta 23' durante los años 1923 y 1924; recién a los seis años de finalizado el trabajo de la empresa, el puerto estaba dotado de accesos balizados, remolcadores, calado conveniente, muelles apropiados, plazas de maniobras, grúas y básculas para camiones y carros —al menos en la sección de ultramar— para afrontar la exportación directa. El puente sobre el Río Quequén unificó por tierra ambas secciones y agilizó los embarques. El control casi total de las exportaciones por Luis Dreyfus y Bunge & Born incrementó el movimiento portuario, tema que habrá que seguir de aquí en adelante.

1929 fue el año de inflexión: el cabotaje *feeder* se redujo hasta un mínimo y Puerto Quequén dio uno de los saltos cualitativos más importantes de su historia. Este movimiento incentivó la tradicional babélica portuaria, con poblaciones flotantes de miles de personas, masculinas, si consideramos tanto a las tripulaciones de los barcos como a los transportistas que acercaban la carga por camión, a

los estibadores estacionales y en menor medida al personal ferroviario, otra vía de análisis para un futuro.

El período finaliza con una huelga de estibadores de 15 días de duración entre el 15 y el 29 de marzo de 1932. Los obreros no solicitaban incremento de salarios sino mejoras en las condiciones de trabajo. El sector del capital, representado en las empresas contratistas de la estiba, con los medios represivos del Estado a su servicio, logró resistir sin siquiera acusar aviso de los reclamos.

La inversión hecha por el Estado parece haber sido amortizada rápidamente, y la terminar portuaria afianzando su participación en el comercio exterior, adaptando su logística a las demandas de la navegación. El puerto siguió funcionando y convirtiéndose en uno de los pilares centrales de la economía de la región y del país mientras los efectos de la Gran Depresión se hacían sentir con mayor virulencia.

Notas

(1) Un ejemplo de esto es el puerto de Mar del Plata: construido para la extracción agraria regional, se transformó en el principal puerto pesquero de Argentina.

(2) Véase el *dossier* publicado en el Nº 2 de la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* (Socolow *et al*, 2009).

(3) Este rol comenzó a cambiar durante los años 1920 y 1930, cuando el Estado tomó un papel sumamente activo.

(4) Según el informe de Figueroa citado, naturalmente sólo podían contar con medio metro en marea baja y las embarcaciones que calaban poco más de dos metros encontraban dificultades para operar con mareas ordinarias.

(5) Presencia del Estado que, como vimos, ya se encontraba, precariamente instalada, al iniciarse las obras.

(6) Las otras cuatro ofertas fueron de las empresas Juan Jorge, Hersent, Scheider y Cía. (\$_{oro}3.000.000); Consorcio Franco-Argentino (\$_{oro}3.000.000); Philips, Holzman y Cía., Consorcio Argentino (\$_{oro}3.000.000) y John Jackson Ltd. (\$_{oro}2.897.000).

(7) 1.442.289 vacunos, 2.549.857 lanares, 88.855 porcinos, 342.359 yeguarizos, 1.159 caprinos y 875 asnales y mulares.

(8) Figueroa (1897) también advierte en su informe que “Los fletes de la Estación Constitución á Necochea son más reducidos que de aquélla á Balcarce”, indicador de la puja perenne entre la navegación de cabotaje y el F.C.S.

(9) El Director de Puertos y Canales, Humberto Canale, declaraba en septiembre de 1929 frente a la Comisión Investigadora de los Ferrocarriles: “Me he ocupado de la posibilidad de modificar las tarifas ferroviarias en los puertos de Mar del Plata y Necochea proponiendo algunas medidas que hagan posible que esos nuevos centros de intercambio tengan vida real, en vista de que la Empresa del Ferrocarril del Sud, que es la que atiende toda la zona de la provincia de Buenos Aires ha desviado todo el movimiento de la producción hacia los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca, que ha costado 27 millones de pesos a la Nación, y el de Necochea 14 millones para su construcción, no han recibido carga de dicha empresa. Lo poco que esos puertos han recibido fue conducida por carros”. Citado por Scalabrini Ortiz (2009 [1947]).

(10) Originalmente refería a la navegación costera o “de cabo a cabo”.

(11) Originalmente refería a lugares que se encontraban “del otro lado del mar” según donde se encontraba quien hacía la referencia.

(12) Si bien el libro de “Ultramar” se publicó en 1929, estos navíos se encuentran registrados entre los de cabotaje.

(13) Es interesante al respecto la observación que hacen Jorge Fodor y Arturo A. O'Connell: “Un cálculo detallado, para 1924, demostró que sólo sobre el transporte de carga los barcos británicos ganaron –en términos netos- casi 15 millones de libras con el comercio argentino. La significación de esta cifra puede apreciarse mejor si se la confronta con el total de las ventas británicas de mercadería a la Argentina, que alcanzó los 24 millones de libras para ese mismo año.” (Fodor, 1973).

(14) Nemirovsky estimaba que el 71,74% de los embarques de trigo era controlado por dos compañías extranjeras; el 73,07% del comercio de exportación de maíz, por tres firmas; el 90,48% de las exportaciones de lino estaba concentrado en las manos de cuatro compañías, y dos firmas respondían por el 83% de las exportaciones de avena (Nemirovsky, 1931).

(15) Podemos sumar a esto toda la rentabilidad obtenida marginalmente por el Estado con el incremento de la producción en sus diversos componentes impositivos, a los que se sumó el Impuesto a los Réditos que dispuso la dictadura de J. E. Uriburu.

(16) Derecho que se paga en los puertos sobre la mercadería que ha de ser almacenada en las aduanas o que se despacha directamente, por el empleo de personal fiscal que tiene a su cargo la tarea.

(17) La “tasa de estadística” es una tasa *ad valorem* que se aplica a la importación como a la exportación de mercaderías respecto de la cual se preste con carácter general el servicio estadístico. Su base de imposición es el valor en aduana (institución encargada de prestarlo) de la mercadería de que se trate.

Bibliografía

Balsa, J. (1993). "La conformación de la burguesía rural local en el sur de la pampa argentina, desde finales del siglo XIX hasta la década del treinta. El partido de Tres Arroyos". En Bonaudo, M. y Pucciarelli, A. (Ed.). *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones* (pp.103-131). Buenos Aires: CEAL.

Barsky, O. (1997). "La información estadística y las visiones sobre la estructura agraria pampeana". En Barsky, O. y Pucciarelli, A. (Ed.). *El agro pampeano. El fin de un período* (pp. 13-204). Buenos Aires: FLACSO.

Cánepa, L. R. (1942). *Economía agraria argentina*. Buenos Aires: El Ateneo.

Chalier, G. (2009). "Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la Bahía Blanca". En Mateo, J. y Nieto, A. (Comps.). *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde la ciencias sociales* (pp. 163-172). Mar del Plata: GESMar-UNMdP.

Figuerola, J. B. (1897). *Estudios sobre puertos de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.

Fodor, J. A. y O'Connell, A. (1973). “La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX.” En *Desarrollo Económico*, vol. 13 (49), pp. 3-65.

Gravil, R. (1970). “State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars.” *Latin American Studies*, vol. 2, pp. 156-157.

Konvitz, J. W. (1994). The Crises of Atlantic Port Cities 1880 to 1920. *Comparative Studies in Society and History*, vol. 36, 293-318.

Lázzaro, S. B. (1982a). El proceso histórico del puerto de La Plata 1882-1982. *Revista de La Bolsa de Comercio de La Plata*, vol. 1.

Lázzaro, S. B. (1982b). "Historia portuaria del Territorio Nacional de Misiones (1880-1914)". Ponencia presentada en las V Jornadas de Historia Económica, San Juan.

Lázzaro, S. B. (1992). *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino* (Vol. 2). Buenos Aires: CEAL.

Míguez, E. (2008). *Historia económica de la Argentina. De la conquista a la crisis de 1930*. Buenos Aires: Sudamericana.

Morgan, D. (1983). *Los traficantes de granos*. Buenos Aires: Abril.

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

Ortiz, R. (1941). *El puerto de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Asociación Bernardino Rivadavia.

Ortiz, R. (1943a). *El problema técnico y económico del Puerto de Quequén*. Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros.

Ortiz, R. (1943b). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.

Ortiz, R. (1948). *La economía marplatense en relación con su puerto*. Ponencia presentada en el ciclo "Cursos y conferencias": Mar del Plata.

Scalabrini Ortiz, R. (2009 [1947]). *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Buenos Aires: Lancelot.

Silvestri, G. (2003). *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Socolow, S., et al (2009). "El puerto. Territorio social, distrito político, comunidad cultural y espacio económico". *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 2, 9-134.

Vázquez Presedo, V. (1976). *Estadísticas históricas argentina comparadas (Segunda parte: 1914-1939)*. Buenos Aires: Macchi.

Worster, D. (1979). *Dust Bowl: The Southern Plains in the 1930s*. Nueva York: Oxford University Press.

Recibido: 17 de octubre de 2013

Aceptado: 01 de julio de 2014

Publicado: 20 de agosto de 2014