

ARGENTINA Y LAS ISLAS CANARIAS:
UNA VISIÓN DE LAS RELACIONES
COMERCIALES A PARTIR DE LA ASOCIACIÓN DE
LOS PUERTOS DE BAHÍA BLANCA Y
LAS PALMAS A PRINCIPIOS DEL S. XX

Adriana C. Rodríguez

Legitimación del nodo de intercambio seleccionado

El puerto escogido para verificar el contacto entre el puerto de Las Palmas y Tenerife, está ubicado en la costa de Bahía Blanca, al sudoeste de la Provincia de Buenos Aires. A diferencia del nodo tradicional de comercio exterior, Buenos Aires, el enclave bahiense no surge como puerto de intercambio internacional sino como un punto lejano en la bahía que lleva su nombre, por largo tiempo inerte y sujeto a un comercio de cabotaje con itinerarios casi uniformes; su gran transformación, coincide con la etapa de modernización argentina, del pasado siglo.

El presente trabajo se dirige entonces, a demostrar sintéticamente como en el proceso de inserción de los puertos comerciales de Bahía Blanca al modelo agro-exportador argentino, se destacan también las relaciones comerciales con los puntos de salida mencionados de las Islas Canarias.

En primera instancia cabe señalar que si bien el concepto de puerto, debe ser concebido de manera integral y abarca en su análisis diversos y numerosos elementos, en este trabajo y dadas las características temáticas y el contenido de las fuentes utilizadas, se resalta el rol económico que cumplieron los puertos comerciales, creados en Bahía Blanca entre fines del siglo pasado y principios del Siglo XX.

De esta manera hay que tener en cuenta las fuerzas dinámicas que incidieron para su creación, la procedencia de los capitales con que iniciaron su funcionamiento, remarcando el papel que cumplieron las compañías ferrocarrileras.

Asimismo destacar que las nuevas bocas de salida contaron con una moderna infraestructura para facilitar la operatividad en el arribo de la carga y agilizar el comercio de ultramar en creciente aumento. Asociada a esta temática cabe efectuar, determinación de las actividades que cumplieron, vinculadas eminentemente a la exportación que contribuyen a signar el rol económico, y la especialización de los mismos como entidades autónomas con funciones similares, articuladas a sus propietarios y al mercado exterior.

La conformación de los puertos de Bahía Blanca, como hemos señalado anteriormente, se articula al proceso económico nacional que se vislumbra en la Argentina a fines de la

centuria pasada. El crecimiento de los mismos en los albores del siglo XX respondió a diversos factores que plasmaron el proyecto nacional de los gobiernos aparecidos en la década de 1880. Estos dirigentes estructuraron un perfil de país movilizad por determinados elementos simbólicos y materiales, vinculados al progreso, que a su vez tenían como objetivo el encastre de la Argentina al mercado internacional.

Hacia fines del siglo XIX y en respuesta al modelo agro-exportador que necesitaba imperiosamente salidas, para la incipiente producción que había de multiplicarse, comenzaron a efectuarse casi conjuntamente obras portuarias para acondicionar puertos de ultramar en: Rosario, Santa Fe, Buenos Aires, Mar del Plata y Quequén.

Bahía Blanca no escapó a este impulso de crecimiento, teniendo en cuenta su posición estratégica dentro del litoral marítimo Atlántico, fue centro de atracción de los capitales privados que enclavaron en esta costa cuatro puertos con funcionalidades similares, vinculados al capital internacional de las distintas empresas ferrocarrileras que ingresaban al área. Así el primero en incursionar fue el capital inglés asociado al F.C. Sud inicial punta de riel, que inmediatamente comenzó a ampliarse y abrirse hacia distintas partes del territorio en transformación, e inauguró el primer muelle de ultramar.

En los albores del presente siglo, otras empresas se sumaron, el FCBBNO luego fusionado al F.C. al Pacífico de capital eminentemente inglés, crea el muelle de Puerto Galván en 1902 y la Compañía de carnes Sansinena con capitales anglo-argentinos construye el muelle de Puerto Cuatros en 1903, en el extremo de la Bahía y lo acondiciona con el objeto de exportar carne congelada y ganado en pie.

Posteriormente, en la desembocadura misma de Arroyo Pareja y de la zona que comprende la Base Naval Puerto Belgrano, el Gobierno acordó otra concesión con el Ing. Abel Pagnard (ley de creación N° 5574),¹ transferida luego a la S.A. Puerto Comercial de Bahía Blanca de capital Francés, asociada a la Chemins de Fer et travaux Publics.

Hemos observado como se estructura la apropiación del espacio costero comercial de Bahía Blanca, a través de la delimitación de unidades con roles específicos, identificando el origen de sus propietarios, durante una etapa de profundas transformaciones inmersas en el marco de la modernidad y objetivizadas a través del voluntarismo de inversión de capitales dominantes (ingleses), marginales (por ejemplo el francés)² que se suman a la presencia estatal, en Puerto Militar (1898) y Puerto Nacional (1930).

La cristalización de estas distintas bocas de salida no albergó un proceso lineal y simple. Si bien forma parte de la “petty small scale research”, historias micro, o historias locales, de ninguna manera puede quedar encerrada en este estadio de interpretación ya que nuestro objeto de estudio mismo, la costa con sus distintos nodos, nos conduce a efectuar relaciones más amplias, vinculadas a problemáticas nacionales, a involucrar sujetos que proyectan transformaciones, que se consolidan en un punto de atracción, pero que responden a consignas extendidas y legitimadas en otras partes del país, de América y del mundo occidental, consignas y premisas extendidas y contenidas en el paradigma dominante recreado por el pacto neo-colonial. El análisis se dirige a interrogar a nuestro objeto de estudio desde distintas perspectivas, para lograr un enfoque integral del tema,

dimensionando su capacidad de inserción a diferentes planos que pueden abordarse desde lo particular a lo general o viceversa, tendiendo a buscar la elaboración de conclusiones amplias y abiertas, articuladas a un proceso que se intenta clarificar desde sus distintas fuerzas, pero apuntando a una totalidad.³

De esta manera el cambio se contiene en un proceso *longueé duré*⁴ que transforma acelerada y simultáneamente no sólo al espacio portuario bahiense sino a su ciudad cabecera, contribuyendo a su vez a estructurar una zona estratégica formal y funcionalmente,⁵ un territorio con sentido, inserto a la macro-región pampeana y tributario al puerto. Así también, otro espacio, erigido por siempre en un elemento permanente, no utilizado hasta el momento como contacto hacia el mercado exterior, a través de la modernización portuaria en la zona, se resignifica y adquiere una importancia vital, nos referimos al espacio Atlántico, articulador de las relaciones comerciales que:

se constituye en un espacio “continente” y “contenedor” de importantes sistemas de acción y relacionales que ayudan a identificar

y definir conductas de heterogéneos y complejos contextos a través de distintos momentos históricos. En nuestro caso se esgrime en un perfecto exponente ejemplificador de las relaciones plurifacéticas que ponen en marcha, dinamizan y consolidan los territorios mundiales dominantes a fines del pasado siglo.⁶

Otro tópico a analizar, es la metamorfosis del espacio portuario, originada por las simultáneas obras que se efectuaron a principios de siglo, así, la costa durante esta etapa se convierte en un espacio integral “*en transformación*”, decimos integral pues la innovación tecnológica se aplica en casi toda su extensión. Bajo premisas similares, objetivizar y utilizar salidas marítimas, el capital privado, en su mayoría extranjero, opera, mediatizando el cambio y luego, absorbiendo en su mayor parte los beneficios del mismo.

El Comercio Exterior: “Un aspecto fundamental en la pragmatización del Mito del Progreso”

El análisis del comercio exterior merece una sintética explicación, aunque no es objeto de nuestro trabajo realizar un estudio exhaustivo de esta temática, resulta imprescindible definir sus parámetros de investigación, y comentar su importancia en la etapa abordada.

Es significativo, a nuestro entender, analizar el comercio exterior inserto en una estructura amplia conformada por numerosas y heterogéneas variables, que deben contemplar, entre otros, el panorama de comercio internacional argentino, sus países compradores, las variaciones de la política económica, las bifurcaciones de los modelos económicos individuales frente a parámetros centrales de comercio, etc. Si bien el tema específico del trabajo toma un puerto de ultramar y su articulación con puertos que no son hegemónicos en su relación, es fundamental tener en cuenta los puntos señalados anteriormente, para lograr inferencias más completas e identificar y cualificar el comportamiento de las distintas escalas de articulación.

Dijimos entonces, que el comercio exterior encierra un sinnúmero de variables para ser

analizado, inclusive, la posibilidad de enfocarlo desde diversas ópticas y obtener variados resultados; e insistimos que a nuestro juicio debemos resaltar que es importante abordarlo teniendo en cuenta una supra-estructura que en este caso, es la que contiene y recrea las heterogéneas relaciones que pone en marcha y dinamiza el llamado pacto- neo-colonial, en el sentido, que pauta las reglas del juego económico y que da lugar a la división de roles de los diferentes países que entran en contacto. Países que por otra parte no comparten el mismo status, así las naciones industrializadas comandantes del proceso, invierten y se contactan comercialmente resguardando sus intereses, relacionándose con los países periféricos o en vías de desarrollo que especializan sus economías en base a las necesidades del mercado internacional; proveen materias primas, importan manufacturas y se modernizan a través del voluntarismo de inversión internacional.

Teniendo en cuenta los conceptos anteriores, podremos ubicar entonces a la Argentina dentro del sistema de relaciones mencionado, desempeñando un papel fundamental como proveedora de materias primas hecho que refleja de por sí, la significación del comercio internacional, que representa su actividad hegemónica, la base de su crecimiento, materializando en gran parte el ansiado “progreso”.

Este comercio a su vez, cristaliza una vinculación fuerte con países de Europa⁷ occidental: Inglaterra, Alemania, Holanda, Bélgica y Francia, contactos fuertemente condicionados por la complejidad del proceso que vive la Argentina en plena modernización interna y el desarrollo de los mecanismos de inserción al mercado internacional. Competencia...

El perfil exportador no asegura un crecimiento constante ni resguarda una economía nacional sin sobresaltos y crisis, ya que la Argentina depende de la venta de sus exportaciones para asegurar la confianza de sus inversores, completar su modernización, mantener al día el pago de su deuda externa y asegurar a los dirigentes conservadores su continuidad.

Las relaciones de comercio entre Argentina y los distintos países compradores, no conforma una acción homogénea, si bien se vincula a las reglas del mercado, existen otras acciones importantes derivadas de las vías de negociación, los tratados comerciales, la acción diplomática, las instituciones bi-nacionales de promoción de comercio y la intencionalidad de contacto no sólo de los representantes oficiales, sino también en muchos casos de los empresarios capitalistas en resguardo o ampliación de sus inversiones. Así podemos comprobar lo dicho, a través de las palabras de un comisionado inglés:

Nuestras exportaciones á la Argentina han adquirido proporciones gigantescas y los derechos á que están sujetas son más bajos que los que con toda probabilidad tendremos siempre que pagar en nuestras Colonias. Por consiguiente, no es posible que nos convengan hacer diferencias en contra de nuestro comercio con un país que es de hecho una colonia comercial de la Gran Bretaña.⁸

Los rubros de exportación más importantes lo constituyen el binomio carne-cereales, imponiéndose en las estadísticas nacionales el predominio de estos últimos en los umbrales del S. XX como se demuestra a continuación.

Productos exportados en \$ oro.⁹

AÑO	Export. Tot. Gral.	Ganadería	Agricultura
1890	100.818.993	67.046.305	25.576.151
1893	94.090.159	53.006.157	29.017.405
1895	120.067.790	74.629.071	41.406.438
1896	116.802.016	70.534.044	43.132.585
1897	101.169.299	74.044.525	23.336.369
1898	133.829.458	87.381.625	42.692.922
1899	184.917.531	115.546.906	65.155.995
1900	154.600.412	71.253.886	77.426.356

La venta de productos si bien es creciente no se efectúa de manera uniforme, la relación mas fuerte se evidencia como señalábamos con Inglaterra; país que si bien es nuestro comprador principal, también es uno de nuestros máximos proveedores y el inversor y prestador hegemónico. Por otra parte esta relación no es nueva ya que desde la época de la dominación hispana y por variados mecanismos, Inglaterra está presente en las relaciones comerciales, no llama la atención, pues, que en la etapa de inserción de la Argentina al mercado internacional ocupe un sitio de preferencia, intentando mantener y cuidar su comercio con este país, que se relaciona a la exportación de carnes congeladas, lanas y del rubro cereales, maíz y lino principalmente.

Otro consumidor importante de cereales lo constituye Alemania que incrementa a pasos agigantados su comercio con Argentina sobre principios de siglo, a través de la compra de trigo y lino y en este mismo sentido Bélgica y Holanda se constituyen también en uno de nuestros principales consumidores de cereales.

No comparable en escalas numéricas es el comercio con España, pero el contacto se completa con la introducción de inmigración y con la importación de vinos, conservas, papel, arroz, sardinas de acuerdo al ingreso de buques que tocan distintos puertos Bilbao, Vigo, Barcelona, Cádiz, Almería y los puertos de Tenerife y Las Palmas, en las Islas Canarias.

El somero panorama referido al comercio exterior argentino, se realiza a fin de ejemplificar muy escuetamente la relación de esta nación con los principales compradores, y así poder comprobar si el nodo exportador seleccionado refleja la misma dinámica.

Bahía Blanca- Las Palmas: Una articulación diferencial en la trama de relaciones comerciales.

Siguiendo el hilo de análisis planteado intentaremos observar la dinámica del movimiento portuario de Bahía Blanca, de acuerdo a la construcción de dos relaciones operativas que se cristalizan de la siguiente forma: macro-espacio/nodo local de intercambio, para la

actividades vinculadas a la exportación; y macro-espacio/nodo intermediario/nodo local de intercambio, para el rubro de las importaciones que se efectuaban de manera mayoritaria por Buenos Aires.

Con respecto a Buenos Aires, Bahía Blanca comparte el rol de ultramar especializándose en un puerto eminentemente exportador y recepcionando las importaciones directas, en aquellos rubros necesarios para facilitar actividades vinculadas a proyectos en marcha, ampliación de puertos, tendido de vías férreas, construcciones en general; asimismo artículos de ferretería y farmacia. Otro rasgo de conexión es el relacionado a las mercaderías exportadas. Por Bahía Blanca, hasta principios del siglo XX se exportaron mercancías rotuladas en la tipificación de cargas generales, específicamente productos provenientes de la actividad pecuaria lanas, cueros ovinos, vacunos y de potro, cerdas, sebo, astas, ganado en pie y a partir de 1895 carne congelada. Estos productos superaron a los de la agricultura en cuanto a valores exportables hasta 1900 aproximadamente, pero a partir de allí la situación se revirtió, equiparándose los cereales a los artículos derivados de la ganadería para luego superarlos ininterrumpidamente. Entre los cultivos comercializados se destacaron el trigo, el maíz y la alfalfa y en orden de importancia siguieron la avena, el alpiste, la alfalfa seca, la cebada y el centeno.

El cuadro que se incorpora a continuación refleja fielmente el ascenso constante y vertiginoso de los productos agrícolas en los renglones de exportación.

ESTADÍSTICA DE LA EXPORTACIÓN DE CEREALES POR LOS PUERTOS DE BAHÍA BLANCA 1898/1914

AÑO	TONELADAS	AÑO	TONELADAS
1898	44.000	1907	875.000
1899	180.000	1908	1.009.000
1900	260.000	1909	978.000
1901	180.000	1910	773.000
1902	270.000	1911	512.000
1903	335.000	1912	1.750.000
1904	550.000	1913	1.450.000
1905	970.000	1914	517.000
1906	757.000		

Nos resta ahora definir los marcos de articulación y fundamentar el tema específico planteado. El puerto de Bahía Blanca se inserta en una lógica de comercio exportador vinculada a centros hegemónicos, reflejando en este aspecto también, la “realidad” de los grandes puertos de ultramar como Buenos Aires y Rosario .

Las fuentes consumidoras de carnes congeladas inclinada mayoritariamente a Inglaterra cuya entrada se verifica por los puertos Hull, Londres, Glasgow y la exportación de cereales vinculada principalmente a los centros de Hamburgo, Amberes, Rotterdam, La Pallice y puertos españoles entre los que se destacan durante algunos años, precisamente el puerto de Las Palmas y en menor medida Tenerife, de las Islas Canarias.¹¹ Asimismo es importante tener en cuenta las altas proporciones que adquiere el comercio a órdenes -según señala una autora tomando incluso la opinión del Director General de Estadística-:

equivalentes a una tercera parte de nuestro comercio de exportación generalmente destinado a San Vicente (Isla de Cabo Verde), Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas (Canarias) o Falmouth en el canal de la Mancha. Embarques que afectan en especial al trigo y el maíz y rollizos de quebracho que salen del Río de la Plata sin destino final conocido, variando según las condiciones del mercado mundial de consumos.¹²

A partir de estos datos y dada la temática del Congreso, intentamos precisamente realizar una aproximación al desarrollo de esta última problemática, resaltamos la palabra *aproximación* porque el trabajo no conforma a la fecha, una investigación cerrada y acabada dada la imposibilidad de consulta de la totalidad de las fuentes que nos servirían para cruzar información.

Reconstruir el comercio entre el puerto de Bahía Blanca y las señaladas salidas marítimas de las Islas Canarias, no resulta tarea sencilla, ya que los documentos consultados a distintas escalas, no siempre contienen los datos necesarios.

Así por ejemplo las estadísticas a nivel nacional no reproducen el comercio por puertos de destino sino por países, y por lo tanto el comercio de las Islas Canarias, se encuentra contenido dentro del comercio con España.

Luego, los documentos de carácter local que registraban los destinos del puerto de Bahía Blanca, pertenecían a las agencias marítimas hoy inexistentes y que no han guardado registro. No obstante las únicas fuentes que conservan parte de la información son las revistas y diarios locales; entre las primeras tomamos dos semanarios, *Revista del Centro Comercial* y *Revista La Semana Comercial*, de las que surgen también inconvenientes, ya que no siempre consignan los destinos finales, que se están rescatando y completando a través de la prensa local, labor que lleva una tarea engorrosa y prolongada.

Desde 1900 a 1920 se está utilizando el *Diario Bahía Blanca* y desde 1920 en adelante el *Diario la Nueva Provincia*. Sin embargo los obstáculos no se agotan aquí, ya que muchas veces la prensa no sigue los mismos parámetros para detallar la estadística, principalmente la referida a los destinos finales, dato imprescindible para definir los bloques de asociación con los mercados lejanos y la reciprocidad de intereses.

Durante el período 1900/03 no se consignan salidas hacia las Palmas pero a principios de 1904, la Pacific Steam Navigation Co., publicita la salida bimestral desde Bahía Blanca del Vapor Orcana, con fecha primera el 15 de abril hacia Tenerife, Cadiz, Vigo, La Pallice

(La Rochelle) y Liverpool, con posibilidad de tomar pasajeros y carga consignadas a la Wilsons & Sons. Posteriormente la misma Compañía publica la salida del vapor Orellana hacia el 15 de agosto de 1904, para Tenerife, Cádiz, Vigo, La Pallice (La Rochelle) y Liverpool, que parte recién el 9 de enero de 1905.

Durante este último año, las empresas Italianas: La Navigazione Generale Italiana, y La Veloce publicitan la salida desde Buenos Aires de varios barcos, Savoia con escala: Las Palmas, Cádiz, Barcelona, Génova y Nápoles; el Italia, tocando los puertos de Santos, Río, Las Palmas, Barcelona, Génova y Napoli, y por el último el Duchessa di Genova, recalando en Santos, Río, San Vicente, Barcelona, Genova, Napoli y Tenerife.

Podemos observar en los años señalados 1904 y 1905, la existencia de relaciones comerciales entre los puntos señalados, y lo corroborable y más interesante es resaltar el contacto directo de puerto a puerto que marca asimismo, una necesidad visible de importación de materia prima. Las relaciones se cristalizan a través de vapores de distintas compañías que tocan el puerto de Las Palmas o Tenerife en su recorrido, compañías que a su vez también cambian la recalada en puertos españoles realizando circuitos diferentes.

Con certeza también muchos vapores que manipulean en Bahía Blanca y navegan luego hacia Buenos Aires para completar su carga, en los momentos que se utilizan los puertos de Canarias tendrán ese destino final, ya que sabemos que es intenso el comercio desde Buenos Aires, con punto de arribo en Las Palmas, de acuerdo por ejemplo a datos derivados del ámbito diplomático; así, el Vice-Cónsul de Las Palmas en Buenos Aires para 1911, consigna lo siguiente:

en ese puerto fueron despachados para la Argentina, 629 vapores, de 1.500.726 tons. de carga y 4.6165 pasajeros.

La importación de productos argentinos, en 1911, ascendió a 8.932.247 kilogramos, con un valor de 901.890 pesos oro.

El valor de la exportación de Las Palmas hacia nuestro país fue de 27.871 pesos oro y consistió especialmente en tejidos de seda, objetos de metal y sándalo y maíz para semilla.

Los emigrantes que salieron de ese puerto con rumbo a Buenos Aires, alcanzaron en dicho año, a 1316.¹³

Entendemos que la dinámica de transbordo en Buenos Aires, dados los datos señalados ha absorbido productos desde Bahía Blanca ya que en 1911, no se consignan datos desde el Puerto de Las Palmas con destino Bahía Blanca y viceversa. Sí por ejemplo de buques entrados que tocan Puerto españoles, no siempre definidos, a los que se accede a individualizar, cuando se publican los manifiestos de carga. Así por ejemplo observamos el vapor Galicia que toca Bilbao y Vigo, el Sao Paulo: Amberes y Puertos españoles, el Esmeraldas: Glasgow, Liverpool, Vigo, el Amasis: Génova, Barcelona y Cádiz, el Duen-des: Liverpool, Burdeos y Puertos españoles; Hamburgo Amberes y Puertos españoles, el Numantía, el Entre Ríos, el Tucumán, el Pontos y el Huanchaco; Glasgow, Bilbao, Vigo.

Embarcaciones y carga con destino a Las Palmas y Tenerife

1904	Clase	Agente	Destino	Carga
Abril 23	H.Wedel Jarlsberg	S.E. Gómez. Cía.	Las Palmas	4175 T. Trigo
Mayo 15	V.Florencia	A.M. Delfino. Cía.	Las Palmas	2850 T. Trigo
Octubre 16	V.S.S. York	S.E. Gómez. Cía.	Las Palmas	4332 T. Trigo
Octubre 23	V.Glenalmond	C.C. Cumming	Tenerife	4.400 T. Trigo
TOTAL				15.757 T Trigo

1905	Clase	Agente	Destino	Carga
Febrero, 12	V. Aqua	S.E. Gómez. Cía.	Las Palmas	5.621 T. Trigo
Marzo, 10	V. Trident	S.E. Gómez. Cía	Las Palmas	1.836 T. Trigo
Marzo 12	V.Otoyò	S.E.Gomez. Cía	Las Palmas	5.060 T.Trigo
Abril 6	V.Grange Word	A.M. Delfino	Las Palmas	5.277 T. Trigo
Abril 13	Peerlees	S.E. Gomez y Cia	Las Palmas	4.911 T.Trigo
Abril, 18	V. Wennington Hall	S.E. Gómez. Cía	Tenerife	4.025 T. Trigo
Junio 16	V. Marte	S.E. Gómez. Cía	Las Palmas	5.071T. Trigo
Junio, 23	V. Runo	S.E. Gómez. Cía	Las Palmas	5.300 T. Trigo
TOTAL				37.101T.Trigo

1912	Clase	Agente	Destino	Carga
Marzo 21	V. Archbanck	L. Dreyfus	Las Palmas	5.779 T. Trigo
Abril 16	Autton	Bunge & Born	Las Palmas	5.045 T. Trigo
Abril 26	V. Winchester	Weil hnos	Las Palmas	4.842 T. Trigo
Abril 28	V.Darnholme	Huni Wormser	Las Palmas	5.770T.Trigo
Abril 30	V. Ribston	Generale Mercantile Cía	Las Palmas	4.730 T. Trigo
Mayo 1	V. Polmanter	L. Dreyfus	Las Palmas	6.049 T. Trigo
Mayo 6	Margarita	Huni Wormser	Las Palmas	2.990 T. Trigo y 1.646 T. Avena
Mayo 28	V. Aguello Campa	Sanday y Cía	Tenerife	5.074 T. Trigo
Mayo 30	V. Glencoc	Sanday y Cía	Las Palmas	3.900 T. Trigo
Junio 13	Heinrik Sben	Sanday y Cía	Tenerife	7.150 T. Trigo
Junio 29	V. Chase Side		Liverpool/Tenerife vía Lisboa	1692 T. Trigo 2098 T. Avena y 378 T. Cebada
Julio 13	V. Newbridge	L. Dreyfus y Cía	Las Palmas	5.679 T. Trigo
Julio 14	V. Calliape	Sanday y Cía	Las Palmas	4.433 T. Trigo
Julio 16	V King Sdwall	Bunge&Born	Las Palmas	5.604 T. Trigo
Julio 16	V. Szell Kalman	Huni Wormser	Las Palmas	5540 T. Trigo
Julio 21	V.Jolanthe	Sanday y Cía	Las Palmas	4.817T. Trigo
Agosto 6	V. Barton	Huni Wormser	Las Palmas	5.450 T. Trigo
Octubre 6	V. Puritan	Sanday y Cía	Las Palmas	5.936 T. Trigo
Noviembre 10	V. Longhirst	Sanday y Cía	Las Palmas	3.558 T. Trigo. 107 T. Cebada. 203 T Maíz.
TOTAL				98.470 Tons. Tot.

En 1912 aunque la exportación consignada hacia Las Palmas es importante, también lo es la escala a otros puertos españoles, principalmente Vigo y Bilbao¹⁶ así lo consignan los vapores Galicia, Lealtá, Tucumán, Santa Lucía Junín; el Almería cuyo recorrido lo constituía Hamburgo, Amberes y Almería; y el Radamés, Génova, Barcelona y escalas. Todos entrados al puerto de Bahía Blanca en el período 1911/1912

De los datos relevados observamos una primacía de trigo en las cargas generales, exclusiva en 1904 y 1905 y mayoritaria en 1912, en el último año mencionado, de las 98.470 toneladas de carga general 94.038 la constituía el trigo, 3.744 la avena, 485 la cebada y 203 el maíz. Siendo hegemónica la entrada a Las Palmas con 11.357 toneladas en 1904, 33.076 toneladas en 1905, y 87.152 toneladas en 1912; contra 4.400 toneladas en 1904, 4.025 toneladas en 1905 y 11.318 toneladas (con recalada en Liverpool) las arribadas a Tenerife en 1912 .

Los agentes y consignatarios utilizados para fletar la mercadería, se nuclean, en su mayoría durante los primeros años es preeminente la actuación de la Compañía Servando Gómez, una de la primeras agencias instaladas en Bahía Blanca con casa central en Buenos Aires, le sigue A.M. Delfino, también filial dependiente de Buenos Aires. Para el período 1912, la empresa que más interviene es la Sanday y Cía, seguida por la Huni Wormser; con poca participación las exportadoras internacionales instaladas en Argentina, con sucursales también en Bahía Blanca Bunge & Born y Dreyfus.¹⁷

Si bien las cifras referidas al comercio con las Islas Canarias, no son representativas en cuanto a las articulaciones con otros puertos, como los ingleses, alemanes o de los Países Bajos, el contacto con dichas Islas refleja brotes de comercio, principalmente durante el primer semestre de los años consignados teniendo en cuenta el período de las cosechas. Por ello los puertos de la Islas Canarias representan una articulación diferencial que se inserta en las generalidades del comercio exterior en cuanto productos exportados, pero exhiben la particularidad de asociación entre puertos que comparten un contacto oscilante e intermitente que también refleja el tipo de intercambio que se mantenía con España.

Ahora bien, es interesante observar como un nodo de ultramar seleccionado y sus relaciones con puertos no ampliamente gravitantes en su movimiento, pueden visualizarse integrando un proceso central, como actores no hegemónicos, que se articulan exhibiendo conductas que ayudan a definir también esa estructura procesual.

Conclusiones

A lo largo del trabajo se han ido planteando interrogantes que hemos intentado ir solucionado, salvo en los casos donde es menester profundizar la estadística. Partir de la justificación de la elección de una salida exportadora, nos conduce sin duda a definir un objeto, inserto en una localización específica, pero como señalamos reiteradamente, ofrece la posibilidad de vincularlo por un lado a problemáticas más amplias de orden nacional e internacional analizando diferentes planos el espacial, el económico, el político y hasta el social y por otro identificar; sus comportamientos en este caso, referidos al comercio exterior, y su distintas escalas de articulación.

Así podemos observar por último, que un espacio original como el portuario se ve dinamizado a través de distintos tipos de relaciones dominantes; las endógenas, vinculadas hacia la ciudad cabecera y hacia el hinterland, conectando el ámbito urbano y regional articulado a la macro-región de desarrollo nacional, las exógenas volcadas hacia el océano, como espacio mediatizador de las relaciones objetivizadas en el mercado internacional, y las horizontales o “interespaciales portuarias” que contienen al proceso de apropiación del espacio costero, en el cual se cristalizan complejas situaciones; que engloban la pugna, la aceptación la convivencia y la complementariedad, derivadas de las diversas presencias (capital internacional, privado y Estatal), que manejan las distintas bocas de salida.

Determinar la significación de la técnica aplicada a un espacio manejado por tiempos tradicionales, nos lleva también a esclarecer distintos puntos de las relaciones planteadas, en las endógenas el agente de cambio por excelencia; el transporte de Hinterland (ferrocarril), se instituyó, a su vez, en un factor decisivo para la instalación de puertos en la zona marítima de Bahía Blanca. Como observamos las compañías ferrocarrileras tomaron a su cargo la construcción y explotación portuaria como prolongación o complemento de sus actividades y la inauguración de los puertos se efectuó a través de la vía de concesiones realizadas al capital privado, tratando de lograr las menores distancias con las estaciones terminales. Las bocas de salida, se equiparon con el objeto de facilitar la doble corriente de tráfico entre la tierra y el agua, razón por la cual debían contar con un utilaje apropiado que promoviera el movimiento de carga y descarga y como consecuencia los buques arribados portaban un mayor calado propicios para el tipo de comercio que se demandaba.

Asimismo, los puertos se constituyeron en núcleos de encuentro entre las vías marítima y terrestre, lugares de cambio y distribución, contribuyendo a una transformación local y regional, sumando elementos al crecimiento económico y a la consolidación del modelo agro-exportador argentino.

La transformación de un espacio ignorado en los proyectos nacionales de la Argentina hasta fines de siglo, nos habla también de las necesidades que se cristalizan a partir de la dinamización de una zona en constante crecimiento apta para la producción de materias primas, y su venta al exterior. A su vez esto nos lleva a identificar variables modernizadoras que se elaboran y ponen en marcha, intentando legitimar un proyecto vinculado sin duda al *progreso*.

Sin embargo el tan mentado *progreso* es complejo en su concepción y materialización, se vincula a imágenes funcionales que identifican a la Argentina como el granero del mundo, el país exportador por excelencia, imágenes que desarrollan un gran optimismo, una fe en la grandeza en el país y que se han erigido en permanentes de un imaginario que a veces no contempla, las problemáticas del desarrollo hacia afuera, sobredimensiona las capacidades y los recursos aún no explotados y concibe al país como una totalidad uniforme y beneficiada por un progreso que si bien fue muy significativo tomando las estadísticas de comercio exportador, no afectó al territorio en su conjunto, ni articuló a todos los grupos sociales.

Por último la necesidad de efectuar un análisis que contemple una estructura que crea un sistema dominante, nos permite incluir tanto al nodo de exportación seleccionado, como a los núcleos receptores, en una dinámica de comportamiento que se exhibe diferente, sin perder su funcionalidad, ni apartarse del esquema hegemónico.

NOTAS

¹ Ley de creación del Puerto en Arroyo Pareja. En GANCEDO, Alejandro: “Puertos”, Impr. Cámara de Diputados, Bs. As., 1928, págs 263 a 301.

² Si bien el ferrocarril Sud habilitó su muelle en 1885, el incesante tráfico marítimo y aumento de la producción dieron lugar a sucesivas ampliaciones del muelle y modernización de sus instalaciones, al igual que Puerto Galván contó con muelles de atraque de hierro y madera, grúas, elevadores de granos, depósitos, talleres de reparación y vías férreas.

Si el proyecto del puerto de Arroyo Pareja hubiera sido culminado, podría haber superado ampliamente en extensión de muelle e infraestructura a los dos anteriores, sin embargo las obras se interrumpen durante la primera guerra y sólo se habilitaron 300 mts de muelle para el comercio de ultramar quedando reducido a proporciones muy inferiores a las establecidas en la ley de creación.

³ Estamos de acuerdo en afirmar que, como dice Emilio Majuelo: “Sin duda alguna hoy en día siguen faltando preguntas en la investigación histórica que planteen cuestiones que vayan más allá de la indagación, y que apunten a una interpretación de los grandes procesos históricos. La teoría una vez más sigue llamando a la puerta de la ciencia social histórica”. “Historia y Política”, en: *Principe de Viana*. Suplemento de Ciencias Sociales. Año XVII, N 16, 1997, p.100 y a esto se agrega lo que claramente manifiesta De Rosa Gabriele, quien señala también la urgencia de efectuar interpretaciones históricas más amplias que eviten: “sentarnos tranquilamente a la mesa de nuestros ricos archivos, complaciéndonos en la historia de la cotidianeidad, de lo extremadamente particular, de lo subalterno, de lo primitivo, sin olvidar, que las ventajas obtenidas por la dedicación a este tipo de historia, ha sido el precio tal vez de alejarnos demasiado de aquella otra historia del cambio, de las revoluciones de las ideas(...) tanto que hoy nos parece haber perdido el sentido del conjunto, de la gran historia”. De Rosa, Gabriele: “Microhistoria Addio”, cit. Por FERRACOTTI, F: “Relación entre sociología e Historia”: ¿Síntesis o conflicto? *En Historia Antropología y Fuentes orales*, N° 16, 1996, P. 87-101.

⁴ Entendemos que pese a la celeridad y simultaneidad de cambios que se originan en la costa de Bahía Blanca entre fines de siglo pasado y principios del presente, los mismos se corresponden a un período de que lleva la gestación y consenso de proyectos que abarcan diferentes niveles de gobierno asociados a los intereses del capital internacional, por esto mismo las variables de transformación y sus resultados se contienen en una etapa que precisamente contempla el origen, desenvolvimiento y consolidación del modelo agro-exportador, que como vemos contiene distintas fases, no divididas terminantemente entre sí, pero distinguibles por las consecuencias y cambios que cristalizan en el espacio estudiado.

⁵ Los puertos de Bahía Blanca desde principios de siglo fueron el epicentro de una amplia zona de influencia que fue ampliándose y estuvo delimitada por el tendido de vías férreas que unían a las áreas de explotación con los puntos de salida. Estos puertos sirvieron a un Hinterland que se extendía en tres direcciones: a) A lo largo de las líneas férreas Bs. As.-Bahía Blanca. b) A lo largo del ferrocarril que salía de Bahía Blanca al N.O. c) Al Oeste de la línea que por la costa atlántica conduce a Mar del plata.

El Ministro de Agricultura de la Nación Damián N. Torino en una Memoria que presentó para el período 1904-1905 relativa a la extensa zona económica de Bahía Blanca, señalaba que a través de Ing. White y Puerto Galván exportaban sus productos al Sur de Buenos Aires parte del Territorio Nacional de La Pampa y los de Río Negro y Neuquén; extendiendo la zona bonaerense a los partidos de Bahía Blanca, Villarino, Puán, Saavedra, General Lamadrid, Pringles, Tres Arroyos, Juárez y Tandil. La Revista del

Centro comercial de Bahía Blanca agrega a esta lista los partidos de: Adolfo Alsina, Coronel Dorrego, Guaminí, Laprida, Las Sierras, Coronel Suárez y Patagones. Cfr. *Memoria* presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro de Agricultura, Dr. Damián N. Torino (1904-905), Bs. As., 1905 y *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, N°393, 21 de mayo de 1910.

- ⁶ Rodríguez Adriana: “Construcción e interconectividad de espacios en torno al puerto de Bahía Blanca, 1880-1930”. (En Prensa). Estudios socioeconómicos del sur Argentino II. Ediuns, 1998.
- ⁷ Para ampliar el tema veáse, los esclarecedores artículos de la especialista Dra. Noemí Girbal de Blacha, “Comercio Exterior y Producción Agrícola Argentina”, 1890-1900, *Investigaciones y Ensayos*, N° 21, jul-Dic., 1976, p.p. 343-366. “Comercio Exterior y Producción Agrícola Argentina 1900-1914” *Investigaciones y Ensayos*, N° 27, Jul-Dic, 1979, p.p. 324-364.
- ⁸ ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, *Sección Asuntos Comerciales*, Inglaterra 1903, caja 827 (966), Expte 59.
- ⁹ DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA DE LA NACIÓN; Estadística del Comercio y la Navegación de la República Argentina, 1891 a 1900; TORQUINIST, Ernesto: *El desarrollo económico de la república Argentina en los últimos cincuenta años*, Buenos aires, 1920, p.134.
- ¹⁰ Datos proporcionados por el Ferrocarril Roca.
- ¹¹ Las fuentes locales consultadas exhiben un importante caudal de artículos acerca del comercio en Europa y los distintos destinos de consumo y las posibilidades de aumentar ventas, así *La revista del Centro Comercial* en 1904 comenta la misión de dos representantes españoles (Zulueta y Rahaola) enviados a América para fomentar el comercio con aquella Nación y Sudamérica,“ (...) que están en una estrecha y cordial amistad política” RCCBB, 23 de julio de 1904, N° 89, p.13. Otro ejemplo de la *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, cuenta con un corresponsal en Hamburgo, que envía estadísticas del comercio hacia Alemania, Cfr, RCCBB, 17 de septiembre de 1904, p. 16; asimismo la cotización de cereales argentinos de Holanda, señalando la entrada principal de importación por Rotterdam y la clase de cereales adquiridos, maíz y lino principalmente y en menor medida trigo ya que competía con los mercados Ruso y Húngaro. También se remarca la significación del comercio exterior en América sólo superado por estados Unidos en los datos de 1910. Cfr. *La Semana Comercial*, 11 de noviembre de 1911, N° 14, p.11.
- ¹² GIRBAL DE BLACHA, N: op. cit, p.p. 324-325.
- ¹³ Revista *La Semana Comercial* , 4 de mayo de 1912, N° 37 p. 12.
- ¹⁴ Los datos de los años 1904, 1905 fueron extraídos de los distintos números de la *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, Años IV y V respectivamente. El año 1905 deja de consignar los destinos finales en el mes de agosto, los diarios revisados consignan desde agosto de 1905 hasta agosto de 1906 sólo dos vapores: El 15 de mayo de 1906, Zwell Kalman de bandera alemana 5615 tons de trigo agencia A. M. Delfino a Las Palmas y el 19 de mayo del mismo año el Vapor español Pasarri, 3000 tons de trigo a Las Palmas. *Diario Bahía Blanca*, sección marítimas, 20 de mayo de 1906.
- ¹⁵ Los datos del cuadro fueron extraídos del Semanario *La semana Comercial*, Bahía Blanca, período 1911-1913.
- ¹⁶ La Revista *La Semana Comercial* 29/VI/ 1912 reproduce la visión del cónsul argentino en Vigo quien señala la importancia de la salida de buques desde ese puerto para la Argentina y el incesante movimiento de pasajeros. Asimismo el cónsul instalado en Bilbao destaca las mercaderías que se envían desde allí para nuestro país “conservas de vegetales, carne y pescado, plantillas de yute, vino y otros artículos.”
- ¹⁷ En orden de importancia las Compañías importadoras más significativas son las siguientes de acuerdo al número de toneladas que exportan: Bunge y Born, L. Dreyfus y Cía, Weil Hnos, Huni Wormser, Sanday y Cía, G. Mercantile, Brauss Mahn y Cía y Weigall y Enlert. Cfr. *La Semana Comercial*, 21 de septiembre de 1912, N° 55.