



EL PASEO DE LA CIUDAD-PUERTO

Módulos educativos del Programa:
La Bahía... razones para una identidad

Índice:

- MODULO 1: El estuario de la bahía Blanca.
- MODULO 2: Pobladores originarios, navegantes y descubridores.
- MODULO 3: La fundación.
- MODULO 4: La Creación de la Ciudad-Puerto exportadora.
- MODULO 5: La nacionalización del sistema ferropuertoario.
- MODULO 6: Ciudad-Puerto: tradición marinera, presente y futuro.

Staff

Dirección de programa: **Claudio Conte**

Desarrollo ejecutivo del programa, asesoramiento pedagógico: **Laura Trapani**

Colaboración: **Juan Ignacio Fernández**

Idea del programa "La Bahía... Razones para una Identidad", textos e investigación: **César Puliafito**

El programa "La Bahía... razones para una identidad", y sus módulos educativos "El paseo de la Ciudad-Puerto", son una realización y edición del **Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca**, y un producto de César Puliafito (Deipupi, estudio de marketing y comunicaciones)

© Copyright 2012 César Puliafito

Prohibida su reproducción sin la autorización de los autores.

Citar este trabajo como:

Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca; Programa "La Bahía... razones para una identidad", Módulos Educativos, Producción César Puliafito (*Deipupi, estudio de marketing y comunicaciones*), Bahía Blanca, 2015



MODULO 1: El estuario de la bahía Blanca

Objetivo del módulo: *Contextualizar/describir/dar referencias, para conocer los aspectos del estuario, su hábitat y el vínculo del medio geográfico con el Puerto.*

Soportes didácticos. *El personaje de la Gaviota Juanita y el Croquis del estuario. (Proponer por nivel)*

Síntesis del contenido:

El estuario es un hábitat especial. Un espacio donde la marea es protagonista fundamental: arrastra los sedimentos, llena y vacía los canales, forma, cubre y descubre islas e islotes. Una riquísima variedad de fauna y flora está adaptada a este valioso ecosistema. A la vez, el “abrigo” del estuario representa una gran ventaja para el Complejo Portuario de Bahía Blanca al no quedar expuesto al agresivo clima del “mar abierto”.

Desarrollo:

Si sobrevolamos la bahía Blanca muy alto, (como lo haría nuestro personaje [Juanita la Gaviota](#)), notaremos que su conformación es la de un **estuario**. Tiene forma de cono. En su ángulo más agudo desembocan los cursos de agua dulce (el arroyo Napostá, el Maldonado, el Sauce Chico). A medida que las corrientes de agua dulce ingresan al mar, las costas se van abriendo hasta alcanzar la boca del estuario en el **mar abierto**.

El estuario es grande, desde las desembocaduras de los arroyos, hasta el mar abierto hay un recorrido de casi 100 kilómetros de distancia en donde existe una red de canales amplios y chicos, islas, islotes y lugares planos que se llaman marismas y llanuras de marea.

Para el Puerto de Bahía Blanca es una gran ventaja estar en las **aguas tranquilas y profundas del estuario bahiense**. Los barcos cargan y descargan en aguas serenas lejos de los fuertes oleajes del mar abierto.

En la vida del estuario todo se relaciona con el permanente movimiento de las aguas que entran y salen, a las que se les llama **marea**. Cuando el agua de la marea entra, y sube a su máximo nivel, se llama **pleamar**. Casi todo queda cubierto de agua, sólo se ven algunas islas o islotes grandes. Luego la marea empieza a bajar a su mínimo nivel o **bajamar**. Quedan descubiertos islotes, marismas, canales y los famosos cangrejales de barro blando e islas bajas con pastizales o arbustales.

La actividad portuaria se realiza principalmente durante la pleamar ya que el canal principal del estuario ofrece una mayor profundidad para que se desplacen los barcos de gran porte y calado. El Puerto tiene una **ruta marina** de 97 kilómetros delimitada por boyas y balizas (señales lumínicas alimentadas con energía solar), que les permiten a los barcos ingresar y salir del estuario al mar abierto en forma segura.

Una variada fauna y flora está adaptada a ese ecosistema especial del estuario. En él habitan: lobos marinos, grupos de franciscanos o delfines picudos, cangrejos, tortugas marinas, la gaviota



cangrejera, el petrel, el macá grande, flamencos, y peces como la pescadilla, corvina, palometa, congrio, cazón y tiburones de mayor tamaño. La flora cuenta con vegetales adaptados al medio como la espartina, aunque en las islas donde no llegan las mareas mayores están cubiertas por pastizales y matorrales como los de la costa.

El estuario es un **megaecosistema**, un humedal, ubicado como zona de transición entre los ecosistemas predominantemente terrestres del área costera y los netamente acuáticos del mar abierto.

Observaciones

¿Por qué es erróneo llamar ría al estuario bahiense?

Las rías son parecidas a los estuarios, pero no son lo mismo. Desde ese punto de vista, para definirla se puede utilizar la palabra **bahía, estuario** y también **ría**; pero reconociendo que técnicamente lo correcto es que la Ciudad-Puerto de Bahía Blanca está emplazada en un **“estuario de planicie costera”**. La utilización del término **ría** en nuestra zona sólo se justifica por una fuerte instalación cultural.

¿Por qué la bahía Blanca no es lo mismo que Bahía Blanca?

Cuando en estos módulos se escribe “la **bahía Blanca**” (la primera “**b**” con minúscula), se hace referencia a toda la “bahía” teniendo en cuenta el ámbito del accidente geográfico. De ese modo, en un sentido laxo, **“bahienses”** son considerados todos aquellos que viven en algún punto de la bahía, por ejemplo: en la ciudad de Punta Alta, en las islas interiores, en el sector costero, en Bahía Blanca, en las localidades de Ingeniero White o General Daniel Cerri, etc. Desde esa posición, y respetando los gentilicios e identidad de cada sitio, **la bahía** nos contiene a todos.

En vez, cuando se hace referencia a “Bahía Blanca” (las dos “**B**” con mayúsculas), se menciona en un sentido estricto a la Ciudad-Puerto de Bahía Blanca, en donde, obviamente también habitan bahienses.



MODULO 2: Pobladores originarios, navegantes y descubridores

Objetivo del módulo: *Identificar los pobladores originales; el descubrimiento del estuario bahiense con los primeros navegantes europeos arribados en la era de los descubrimientos de Colón y los primeros vínculos entre los pueblos originarios y los europeos.*

Soportes didácticos: *El personaje de Chanil, Magallanes; infograma de Chanil.*

Síntesis del contenido:

Desde hace 7.000 años la región bahiense fue poblada por los primeros seres humanos. En 1520, Magallanes descubrió el estuario bahiense y recorrió las costas patagónicas. Encontró a los Tehuelches, los pobladores originarios. Si bien los españoles no ocuparon la bahía, se empezaron a establecer los primeros contactos entre los aborígenes y europeos.

Desarrollo:

Los originarios

La presencia de los primeros pobladores de la región de la bahía Blanca fue hace 7.000 años. Cazaban lobos marinos en las costas, pescaban y recogían frutos del mar, aunque no se sabe con certeza si navegaban en el estuario.

Hace alrededor de 500 años cuando llegaron los navegantes europeos a estas costas, el territorio estaba habitado por los **“tehuelches”**, *pueblo originario al que pertenecía nuestro personaje [el cacique Chanil](#)*. Estos grupos “pámpidos” eran muy altos (casi 2 metros), vestían grandes capas de piel de guanaco. Recorrían largas distancias a pie (nómadas), eran buenos cazadores (con arcos, flechas, lanzas y boleadoras) y recolectores (frutos silvestres, huevos de avestruz que cocinaban, plantas medicinales, etc). Habitaban en toldos de cueros a lo largo de toda la Patagonia e incluso más al Norte. Obviamente también transitaban por las costas del estuario bahiense.

A partir de la llegada de Colón a América en 1492, varias expediciones se lanzaron desde Europa (especialmente España y Portugal), a explorar las nuevas **rutas marinas** hacia el Nuevo Mundo con las expectativas de grandes réditos económicos. **Fernando de Magallanes, fue el descubridor de la bahía Blanca.** *Al gran marino lo representa nuestro personaje [Magallanes](#)*. Don Fernando era un portugués al servicio de España, que en su tránsito por las costas atlánticas buscando un paso navegable hacia el Océano Pacífico. Ingresó al estuario con su nave capitana la “Victoria” el 13 de febrero de 1520. Los españoles llamaban a la bahía “De los Bajos Anegados o De los Bajos de las Corrientes”. Todavía no se la conocía como Bahía Blanca. La expedición de Magallanes continuó su viaje por las costas Patagónicas y se encontró con los tehuelches a los que los marinos llamaban “gigantes” por su gran altura.

Magallanes murió durante el viaje, pero la expedición siguió adelante con su segundo Sebastián Elcano. El viaje se convertiría en una de las hazañas náuticas más extraordinarias de la historia, fue la primera expedición que logró dar la vuelta al mundo y el descubrimiento de la **bahía Blanca fue parte del magno evento.**



Pocas expediciones visitaron el estuario. Las costas bahienses durante muchos años fueron poco transitadas por las expediciones y sólo un eventual lugar de paso. No obstante ello, su **puerto natural de aguas tranquilas** la convirtió en una recalada segura para las embarcaciones de los cazadores de ballenas, lobos marinos o piratas.

Los tehuelches adoptaron con beneplácito un recurso que los españoles trajeron a la llanura bonaerense: **los caballos**. Si antes ya recorrían mucho a pié, con los caballos llegaban mucho más lejos y más rápido; convirtiéndose en excepcionales jinetes.

El Imperio Español se centró en la explotación de las riquezas minerales americanas, como por ejemplo, las de oro y plata del Perú, por eso nunca tuvo gran interés en ocupar las costas atlánticas, ni la bahía. No obstante, ante el peligro que los ingleses se las apropiaran, los españoles crearon el Virreinato del Río de la Plata en 1776 y, para proteger la Patagonia, fundaron Carmen de Patagones en la desembocadura del río Negro el 22 de Abril de 1779.

En Patagones el Cacique Chanil recibió bien a los españoles y por unos años lograron vivir en paz. Incluso Chanil pasaba por la bahía Blanca en un largo viaje hasta Buenos Aires, para llevar correspondencia del poblado y comerciar sus productos (cueros, plumas, etc). Pero a medida que pasaba el tiempo los españoles querían obtener más territorios y recursos de los indios. Así se generaron disputas y peleas; algunos decidieron llevar a su gente a territorios más distantes de los españoles. Otros caciques resistieron y fueron muertos o enviados lejos por barco a las Malvinas y Montevideo. También había sucedido que naves de expediciones europeas habían embarcado a aborígenes para mostrarlos en sus cortes y la mayoría no regresó nunca.

Los aborígenes, empezaron a desconfiar de los españoles y a temerles a los barcos que los traían. El cacique Chanel se dio cuenta lo difícil que era convivir con los nuevos vecinos.



MODULO 3: La fundación

Objetivo del módulo: *Comprender la decisión geopolítica del Estado Argentino de ocupar la bahía Blanca y marcar los aspectos de la fundación del Puerto y la Fortaleza Protectora Argentina, desde su natural condición de Ciudad Puerto y su aporte a la Defensa Nacional.*

Soportes didácticos. *Los personajes del coronel Estomba y el ingeniero Parchappe.*

Síntesis del contenido:

Luego de la Guerra de la Independencia el Estado Argentino, empezó a ocupar el vasto territorio heredado del Virreinato. Las luchas internas postergaron la ocupación del territorio bonaerense, pero el Gobernador Martín Rodríguez y su ministro Rivadavia hicieron algunas expediciones militares y relevamientos navales en el estuario bahiense. Incluso se intentó, sin éxito, fundar un puerto y poblado en el estuario. La amenaza de una guerra con el Imperio del Brasil, hizo necesaria una Estrategia de Defensa Nacional, que preserve a la joven República de ser invadida por el Norte y también por el Sur. En ese contexto, el Gobierno fundó la actual Ciudad-Puerto de Bahía Blanca.

Desarrollo:

¿Qué sucedió en la bahía Blanca a partir de 1810?

El movimiento revolucionario de 1810, no trajo ningún cambio significativo en la Bahía. Los primeros Gobiernos patrios, estaban abocados a la Guerra de la Independencia y no pudieron distraer fondos ni ocuparse hasta la finalización del conflicto de otros temas, aún importantes, como la ocupación del litoral marítimo.

El caos institucional de 1820 que condujo a la caída del Directorio y a la llamada “Anarquía del Año XX”, significó la disolución del Gobierno Nacional y el comienzo de las luchas intestinas entre las provincias. En septiembre, Martín Rodríguez asumió la gobernación de Buenos Aires. Bernardino Rivadavia, su principal ministro, fue el propulsor de reconocimientos marinos de la bahía Blanca. Entre 1820 y 1824 se organizaron tres expediciones terrestres al Sur bonaerense y también varias exploraciones navales del estuario bahiense.

Entre esos exploradores que hicieron un reconocimiento al litoral bonaerense, el capitán norteamericano Benjamín Morrell, a bordo de la goleta Warp, dio noticias favorables para la posibilidad de crear un puerto en la bahía que él mismo rebautizó en inglés **White Bay**, o sea Bahía Blanca. El nombre se debía muy probablemente, al aspecto blancuzco que presentan las costas durante la marea baja, producto de los sedimentos de salitre. Los marinos ingleses que navegaron la bahía, también la denominaron en sus cartas de ese modo. Es así que durante los primeros años de esa década se impuso el nombre Bahía Blanca.

En abril de 1824, durante la 3ra. Campaña Militar del gobernador Martín Rodríguez, fracasó el primer intento de fundar un establecimiento en las costas de la bahía. El escalón naval de la expedición que tenía por misión fundar un fortín, eligió un paraje vecino a la entrada de mar conocida como arroyo Pareja donde se inició su construcción. Sin embargo, los oficiales que



envió el Gobernador desde su columna terrestre acampada en la Sierra de Pillahuinco, llegaron al sitio donde se construía el reducto, pero desestimaron el paraje elegido. Rodríguez, haciéndose eco de las apreciaciones de sus oficiales de Plana Mayor, suspendió la campaña e hizo retirar a Buenos Aires a los componentes terrestre y naval.

Unos meses después, en septiembre de ese año, una nueva expedición naval con el bergantín *Belgrano* relevó el puerto natural que justamente hoy, ocupa la Base Naval Puerto Belgrano.

¿Cómo se fundó el puerto y el fuerte en la bahía?

Entre 1825 y 1828, en el marco de la guerra que enfrentaba a la República con el Imperio del Brasil, era importante para la defensa nacional y el desarrollo de la región ocupar el estuario bahiense, por ser un **puerto natural**. En marzo de 1827 los brasileños atacaron con una flota a Carmen de Patagones y bien podían intentar ocupar la bahía Blanca para invadir Buenos Aires desde el Sur. Ante ese riesgo en el mes de noviembre, el gobernador Manuel Dorrego, presentó un proyecto que tenía como objetivo estratégico fundar en el estuario bahiense una estación marítima y un establecimiento protegidos por un fuerte.

El “alma mater” del proyecto fue el Jefe de la Campaña Bonaerense Juan Manuel de Rosas. El Gobernador Dorrego tuvo la decisión política de llevar la iniciativa adelante, mientras que al héroe de la independencia, el coronel Ramón Estomba. (*Representado en nuestros personajes como [el coronel Estomba](#)*), se le encargó la fundación del puerto y del fuerte que lo protegería.

La acción de estos visionarios trascendió como una realidad presente, que hoy sigue proyectando su futuro desde aquella natural identidad de **ciudad-puerto-región** con la que fue pensada.

La primera descarga en el puerto fue para construir la Fortaleza

En marzo de 1828, el ingeniero Narciso Pochappe con un grupo de soldados e indios amigos llegó a la bahía por tierra desde el Fuerte de Tandil (*Entre nuestros personajes [el ingeniero Pochappe](#)*). En el estuario, encontró a la **Sumaca Luisa**, un pequeño velero que, como él mismo, se había adelantado a la columna del ejército y colonos que comandaba el coronel Estomba para fundar un puerto y un fuerte. El Ingeniero ayudado por el capitán de *La Luisa*, reconoció la bahía y eligió en la margen del arroyo Napostá el lugar donde se fundaría el **Puerto de la Esperanza**. Entre el 2 y 3 de abril en la **seguridad de las aguas** de la bahía Blanca comenzó la descarga de los materiales. Estomba aprobó los lugares elegidos por el ingeniero Pochappe y una vez que llegaron todas las fuerzas el 11 de abril, se empezó a construir la **Fortaleza Protectora Argentina**, origen de la **Ciudad-Puerto de Bahía Blanca**.

De ese modo el llamado Puerto de la Esperanza se fundó antes que el fuerte y el poblado. Sólo contaba con una infraestructura mínima: un rancho, una ballenera (un barco pequeño de 2 mástiles) y un bote. Su personal eran el capitán de puerto Domingo Laborda y 5 marinos franceses. Antes de un año de fundado, en un ataque, los indios incendiaron las precarias instalaciones.

Durante los años fundacionales, a excepción del ganado, la mayoría de los materiales y mercaderías con que se abastecía a la guarnición bahiense llegaban por mar al Puerto. Generalmente arribaban naves de la Armada Argentina que recorrían el litoral, o bien los pequeños bergantines de audaces marinos que recalaban en el Puerto bahiense, cubriendo el trayecto Buenos Aires, Bahía Blanca y Patagones. Significativa fue la visita de la fragata de



guerra inglesa *Beagle*, capitaneada por Fitz Roy, que arribó en 1832 y 1833 trayendo entre sus tripulantes a Charles Darwin quien realizó exploraciones. Los hallazgos de esqueletos de animales extintos en la punta Alta (donde hoy se asienta la ciudad de Punta Alta y la Base Naval Puerto Belgrano), dieron al joven naturalista argumentos sólidos con los que, años más tarde, gestó su afamada “Teoría de la Evolución”. Por su parte Fitz Roy hizo un detalladísimo relevamiento náutico de todo el estuario y hasta el río Negro. Las memorias del viaje de la *Beagle*, de ambos personajes, sirvieron para hacer conocer a nivel mundial las facilidades que ofrecía Bahía Blanca como puerto natural.

Sin dudas, el Puerto de la bahía Blanca, fue una herramienta importante que ayudó a superar el aislamiento en que vivían los primeros pobladores de la pequeña aldea.



MODULO 4: La creación de la Ciudad-Puerto exportadora

Objetivo del módulo: *Contextualizar en el marco de un Estado agroexportador, el impulso dado a la Ciudad-Puerto de Bahía Blanca con la llegada del ferrocarril, iniciando obras monumentales como, entre otras fue el Muelle de Hierro. El desarrollo y el surgimiento de una nueva sociedad.*

Soportes didácticos. *Los personaje de Filippo Caronti, el ingeniero Pellegrini, el ingeniero Guillermo White, el nonno Domenico y la Bita.*

Síntesis del contenido:

A fines del s.XIX y principios del XX, el Estado Nacional llevó adelante su proyecto de país agroexportador. Para ello se valió de 3 herramientas fundamentales: capitales (dinero), nuevas tecnologías (trenes y puertos) y mano de obra (poblar). El proceso fue duro, se desplazaron a los aborígenes, se hizo un amplio estudio de las posibilidades territoriales; se integró a una extensísima región con una red ferroviaria y puertos para la exportación de las materias primas producidas. El desarrollo trajo el progreso a la Ciudad-Puerto, grandes obras como, entre otras el Muelle de Hierro, llegaron servicios modernos (agua, electricidad y gas); se crearon nuevos pueblos (el Boulevard, White, Punta Alta, Cerri). Llegaron muchos inmigrantes y se conformó una sociedad con nuevas realidades, sociales, culturales y económicas. La visión de muchos hombres valiosos empezó a concretarse.

Desarrollo:

Los visionarios

La formación de la Ciudad- Puerto de Bahía Blanca tuvo el aporte de visionarios que la proyectaron, le dieron forma y la crearon. Ya se nombró a Dorrego, Rosas, Estomba y Rivadavia, a los que se sumaron otros en un proceso de crecimiento constante que llega al presente y se proyecta al futuro. A mediados del s.XIX, allá por 1856 llegó un contingente de soldados-agricultores italianos y sus familias para poblar y proteger el pequeño poblado de Bahía Blanca. Entre ellos llegó un hombre sumamente sabio que sería muy importante para el crecimiento del pueblito, se llamaba Filippo Caronti (*como nuestro personaje [Filippo Caronti](#)*). Filippo se enamoró de esta tierra, imagino grandes obras para el progreso de Bahía Blanca y trabajó mucho para lograrlas. En el puerto de la Esperanza, sobre las márgenes del arroyo Napostá, construyó el primer muellecito de madera. Pronto se dio cuenta que el Puerto debía ser más grande y que algún día debía ubicarse sobre el canal principal del estuario, justo donde hoy se ubica el Puerto de Ingeniero White.

En 1859, el mismo año en que Bahía Blanca sufrió el gran malón, llegó al “Pueblo-Puerto” el ingeniero Carlos Pellegrini (*como nuestro personaje [Carlos Pellegrini](#)*), para hacer un informe sobre Bahía Blanca y sus posibilidades. Pellegrini, vio una localidad chiquita a la que llamó *infeliz* por sus sufrimientos, pero con una visión extraordinaria observo que el Puerto bahiense llegaría a ser de condiciones inmejorables y el primero de la Argentina. También Pellegrini pensaba que el



Puerto debía construirse en el canal principal del estuario, pero a diferencia de Caronti, debía situarse a la altura de donde hoy funciona Puerto Galván.

Caronti y Pellegrini fueron dos de los hombres que ya, hace más de 150 años, veían las potencialidades de la Ciudad-Puerto de Bahía Blanca. Hoy seguramente estarían orgullosos que su sueño se haya hecho realidad y se proyecte al futuro.

White, un nombre honorable para la localidad portuaria

Muchos no saben por qué la localidad de Ingeniero White se llama, justamente, ingeniero White y lo honorable que es ese nombre. En el 1800 llegó desde Estados Unidos un comerciante de Boston que se radicó definitivamente en Buenos Aires; ahí comenzó la historia argentina de los White. El que fuera el prestigioso ingeniero Guillermo White (*como lo representa nuestro personaje [el ingeniero Guillermo White](#)*), nació en la ciudad de Dolores en 1844, fue uno de los primeros ingenieros civiles argentinos egresados de la universidad de Buenos Aires en la primera promoción de 1870.

Fue tal su contribución al desarrollo del país, con sus grandes proyectos e iniciativas que se lo reconoció como miembro del prestigioso grupo de los llamados “Doce Apóstoles de la Ingeniería Argentina”. Trabajó como empleado en el Ferrocarril Oeste en los tímidos comienzos del ferrocarril en la Argentina. Fue nombrado presidente de la Oficina de Ingenieros Nacionales durante 10 años. Representó a varias empresas ferroviarias hasta mayo de 1886 cuando el directorio del Ferrocarril del Sud (F.C. del Sud), de capitales británicos, lo nombró uno de los directores de la comisión en Argentina. Al año, ya era el presidente del directorio del F.C. del Sud.

En ese cargo, durante 30 años, llevó adelante con visión, probidad y éxito el desafío “faraónico” de desplegar la gigantesca red ferroviaria por la provincia de Buenos Aires, Río Negro y Neuquén. El Estado Nacional llevó adelante su proyecto de país **agroexportador**, valiéndose de 3 herramientas fundamentales: capitales (dinero), nuevas tecnologías (trenes y puertos) y mano de obra (inmigrantes que poblaran el territorio).

Brazos para construir un Puerto

En 1857 circuló en Buenos Aires el primer tren de la Argentina, la legendaria máquina “La Porteña” y unos pocos vagones cubrían alrededor de 10 km de recorrido. En 1872 el Estado Nacional tenía una Ley de Ferrocarriles, un instrumento fundamental para el desarrollo territorial de matriz agro-exportadora, que tendría como soporte la red ferroviaria y sus terminales portuarias. La viabilidad del proyecto se respaldó con capitales (dinero) y tecnología europea, especialmente inglesa.

Para llevar adelante ese proyecto monumental, el Estado Nacional debió ocupar el territorio y doblegar voluntades como la de los habitantes originarios a los que desplazó por la fuerza de las armas. Por otra parte, el Gobierno necesitaba alinear distintos intereses: los de las provincias, los de los pioneros rurales que poblaban la frontera, los de los nuevos terratenientes y finalmente los de las comunidades de los pueblos fronterizos que, ahora, se convertían en protagonistas del desarrollo territorial. En ese contexto la bahía Blanca tenía un lugar de privilegio por las **condiciones naturales de puerto de aguas profundas**. En 1881 el Estado acordó la concesión de la red ferroviaria y portuaria al Ferrocarril del Sud (F.C. del Sud), con cabecera en Buenos



Aires, para que se proyecte hasta Bahía Blanca donde debía construir un importante complejo portuario.

Todo estaba por hacerse, pero se necesitaba conocer la geografía del territorio, sus recursos, potencialidades, y poblarlo. La noticia del nuevo emprendimiento con la llegada del tren a Bahía Blanca en 1884, atrajo al pueblo migrantes de otras provincias norteñas y más tarde una multitud de inmigrantes europeos, en su mayoría italianos y españoles. La sociedad bahiense cambió profundamente. A los criollos se sumaron los nuevos pobladores eran de origen campesino, burgués o del proletariado industrial, empresarios, ingenieros, ejecutivos, algunos llegaron como mano de obra especializada, la mayoría como mano de obra masiva y, más allá de las tensiones que generó tanta gente distinta, todos abrazaron con ilusión mística **“la nueva tierra prometida”**.

El tren, el muelle de hierro y el progreso

El Puerto de la Esperanza, que empezó a llamarse “el Puerto Viejo” dio su último gran servicio recibiendo los materiales que llegaban desde Inglaterra para construir las vías y el “moderno” Muelle de Hierro. En sus cercanías se empezó a consolidar el vecindario del actual Boulevard Juan B. Justo y, más tarde, con la construcción del nuevo puerto, fueron prosperando el poblamiento de lo que hoy es la localidad de Ingeniero White.

Todavía la región no tenía zonas cultivadas, apenas algunos sembradíos de cereales, pero pronto el desarrollo productivo fue arrollador. Por eso se instalaron en el incipiente sector portuario: almacenes, depósitos, oficinas, casillas de alojamiento y proveedurías para abastecer a los obreros. Incluso en el Napostá se instaló el molino harinero “La Sirena”.

El 25 de abril de 1884 Bahía Blanca vivió un día de fiesta. Llegó la primera formación de trenes que, ante el estupor de la multitud reunida (800 personas), pasó por el andén de la Estación de Bahía Blanca para hacer parada en la Estación “El Puerto”. Una segunda formación arribó poco después e hizo una parada para no defraudar al público ansioso por ver cómo la modernidad llegaba al poblado a caballo del tren.

Sólo un año después, el **26 de septiembre de 1885** las vías llegaron al flamante “Muelle de Hierro”. Ese día se reconoce como el de la **fundación de la localidad de Ingeniero White** que todavía no tenía nombre oficial y se la llamaba “Nueva Liverpool” o simplemente “El Puerto”. Recién en 1899, el presidente Roca la denominó con el nombre del gran Ingeniero argentino.

En las poderosas bitas del muelle (*como nuestro personaje [la Bita](#)*), amarraban los cargueros a vapor que ya reemplazaban a los antiguos veleros. Pocos años después se amplió el complejo portuario bahiense, con la construcción de la Base Naval Puerto Belgrano, los puertos Galván, Rosales y Cuatrerros. **El Muelle de Hierro fue un símbolo de la transformación de la bahía: la conexión de la Región con el mundo. Ese proceso lejos de concluir ahí, es continuo, por eso sigue vigente y proyecta a la Ciudad-Puerto de Bahía Blanca al futuro.**

Las nuevas tecnologías de las obras portuarias, inmediatamente se trasladaron a la ciudad. En esos años Bahía Blanca entró en una etapa de gran expansión, de crecimiento en general que se reflejó en las obras de infraestructura como el agua corriente, alumbrado eléctrico público y domiciliario, gas, servicios de transporte público (el trolebús), desagües, servicios sanitarios, y parques. La población de la zona fue creciendo en forma exponencial, se fundaron las actuales localidades de Punta Alta, Daniel Cerri, Cabildo y otras crecieron usufructuando el gran desarrollo portuario local.



A esta corriente de inversiones, también se le sumaron capitales franceses, que invirtieron en el emprendimiento del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y el inicio del proyecto del actual Puerto Rosales cercano a Punta Alta.

Observación

Entre bitas, norays y bolardos

La **bita** es una pieza cilíndrica sólida, afirmada sobre la cubierta del barco, que se utiliza para el amarre de cabos, cables o cadenas al muelle del puerto. Aunque la palabra correcta es **noray** para los instalados en el muelle y bita para los del barco es muy común que popularmente se le llame bita a ambos, sobre todo en Argentina.

En España se suele utilizar la palabra **bolardo**, que es un anglicismo que deriva del vocablo inglés *bollard*, que tiene varios significados: madero, piedra o cualquier objeto alargado que se coloca verticalmente para servir de apoyo o de señal, y que significa bita o noray cuando se utiliza para amarrar los cabos de los barcos.



MODULO 5: La nacionalización del sistema ferroportuario

Objetivo del módulo: *Dar una noción de la importancia que tuvo la nacionalización del sistema ferroportuario para la soberanía Argentina, y las experiencias adquiridas durante casi cuatro décadas en que la estación marítima bahiense comenzó definir su perfil actual.*

Soportes didácticos. *El infograma comparativo de la dirección de amarre de puerto al uso inglés y el actual (¿?) Actividades (Proponer por nivel)*

Síntesis del contenido:

Luego de la Primera y Segunda Guerras Mundiales, el cambio del escenario mundial fue notable. En ese contexto, la Argentina no podía desarrollarse, ni progresar cuando su principal recurso, el transporte y la exportación de sus productos, dependía casi en su totalidad de las empresas inglesas. De ese modo, en una decisión soberana a partir de 1848, el Estado se hizo cargo del sistema ferroportuario Nacional.

En los cuarenta años siguientes, el país sufrió vaivenes institucionales, políticos y económicos, que no permitieron lograr la meta de modernizar eficazmente el sistema ferroportuario nacional. No obstante, las experiencias adquiridas en ese período fueron importantes. En especial en el sistema portuario bahiense que vivió, aunque irregulares, intensos progresos que permitieron definir su perfil portuario y su definitiva proyección.

Quizá el gran aporte de la experiencia bahiense fue la de concebir un nuevo modelo de sistema portuario que impactaría a nivel país.

Desarrollo:

La nacionalización de los trenes y los puertos

El inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, en la que participaban Inglaterra y Francia, vino a frenar la expansión ferroportuaria según el modelo agroexportador. Se restringieron las exportaciones de cereales a los mercados comerciales internacionales afectados por el conflicto de alcance global. En tanto en la Argentina, que no participó en la contienda, la conducción política que asumió el presidente Hipólito Yrigoyen, tenía una visión más nacionalista que no era tan favorable a la de los intereses ingleses.

Concluida la contienda en 1918, el escenario cambió. Tanto ingleses como franceses cambiaron sus visiones y objetivos geopolíticos y los negocios con la Argentina ya no eran una prioridad. El ciclo se fue paulatinamente cerrando, aunque algunas inversiones continuaron hasta la década de 1930. El proceso se aceleró luego de la Segunda Guerra Mundial, cuando el Gobierno llevó adelante la definitiva nacionalización de los ferrocarriles y puertos, liderada por el presidente Juan Domingo Perón. No podía existir un verdadero desarrollo nacional sin la soberanía del principal transporte y de los puertos.



En marzo de 1948, el Estado Argentino tomó formal posesión de las empresas británicas. Se crearon entes que fueron importantes como la Dirección Nacional de Puertos y para el comercio exterior argentino como, la que luego de varios cambios de denominación, fuera la Junta Nacional de Granos. Pero los vaivenes institucionales, políticos y económicos que se sucedieron en los 40 años siguientes, no pudieron lograr la meta de modernizar eficazmente el sistema ferropuerto nacional.

Tiempos de transición

Sin embargo, se puede decir que en la bahía Blanca desde la década de 1960, los puertos vivieron un interesante, aunque irregular, desarrollo de las infraestructuras como de los volúmenes de exportaciones.

Sirvió este período para realizar una reingeniería del perfil portuario. Los distintos enclaves de la estación marítima bahiense definieron sus roles: Ingeniero White se convirtió en netamente cerealero, aunque también contó con actividades frutícolas y pesqueras; al Puerto Galván, además se le agregó la capacidad de cargar combustibles; el Puerto Cuatros para exportar carnes. El Puerto Belgrano como principal base naval del país y, el Puerto Rosales como terminal de transferencia de petróleo crudo.

A fines de la década de 1960 se realizaron las obras parciales de profundización del canal principal llevándose hasta 40 pies, lo que fue dando mayor capacidad de carga. Además se ampliaron las capacidades de almacenaje de cereales, combustibles, y de frigoríficos para frutas y pesca. Por su lado los trenes sufrieron los embates de un gran competidor: el transporte automotor, que se impuso como otra alternativa para trasladar los productos a las terminales portuarias.

Otra reestructuración necesaria fue el paulatino cambio de la dirección de los sitios de cargas. Según la concepción inglesa los barcos ingresaban a los muelles en forma perpendicular a la dirección del canal principal (como entrando a un garaje); mientras que al presente se logró un mejor acceso de los barcos a los sitios de amarre, construyéndolos en forma paralela al arribo de estos por el canal principal (como estacionando a lo largo de una calle). De ese modo se evitan muchas maniobras en el atraque y un mayor aprovechamiento de la circulación de barcos durante el mayor caudal de agua en la pleamar. Otro beneficio importante de la reestructuración es que también disminuye el depósito de sedimentos en los muelles y por consiguiente se requieren menos trabajos de dragado que son sumamente costosos.

La construcción de la central termoeléctrica Luis Piedra Buena y el Polo Petroquímico Bahía Blanca, que si bien no pertenecen al Puerto, también modificaron el escenario a través de su actividad exportadora.

Una visión creativa

Sin dudas el máximo logro de este período de grandes records de exportaciones, fue la experiencia adquirida por los ejecutivos portuarios bahienses (ya no ingleses), que en el afán de mejorar el funcionamiento integral del puerto, concibieron un modelo creativo y novedoso de la actividad.

La iniciativa de integrar al Estado, los inversores privados, y los distintos actores del quehacer marítimo en un consorcio autónomo, **revolucionaría el sistema Portuario Argentino. La**



creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca es el corolario de ese proceso.



MODULO 6: Ciudad-Puerto: tradición marinera, presente y futuro

Objetivo del módulo: *Valorar a la bahía Blanca como un espacio estratégico para el desarrollo Nacional, tal cual la gestaron sus fundadores y visionarios. Comprender la importancia del CGPBB en la administración local de la principal herramienta de desarrollo de la Ciudad-Puerto y la Región.*

*Con lo aprendido en su tradición marinera y evolución de 200 años, cerrar la idea del por qué, el presente portuario de la Ciudad-Puerto abre un sinnúmero de desafíos y oportunidades al futuro: **un puerto, a las puertas del mundo.***

Soportes didácticos. *El personaje de Bruno.*

Síntesis del contenido:

Con las experiencias logradas en la nacionalización del Sistema Ferroportuario Argentino, el afán renovador de los portuarios bahienses por mejorar el funcionamiento integral del puerto, concibieron un modelo creativo y novedoso de la actividad que tuvo un hito con la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y su exitosa gestión administrativa.

El sistema portuario bahiense, es estratégico para la Nación. Está enclavado en un nudo de comunicaciones y de transportes. Tiene una infraestructura operativa moderna: radarización del ingreso, soportes tecnológicos automatizados e importantes variantes para la carga/descarga de mercaderías, sean a granel, de sólidos, líquidos, o en contenedores, que satisface los requerimientos de un gran hinterland.

Con una tradición marinera y evolución de casi 200 años, la Ciudad-Puerto y su Región enfrentan un sinnúmero de desafíos y grandes oportunidades al futuro.

Desarrollo:

El Puerto Autónomo: el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB)

Entre 1989 y 1992, maduraba la concreción del salto cualitativo de estación marítima bahiense: se logró profundizar a 45 pies el canal de acceso garantizándole una enorme capacidad operativa. Se reubicó la tierra obtenida (refulado), ganando espacios improductivos al mar. Esta excepcional obra convirtió al **Complejo Portuario de Bahía Blanca en el principal puerto de aguas profundas del país.**

A comienzos de la década de 1990 los Gobiernos nacional y provincial, aprobaron las Leyes en base a la experiencia de la Gente del Puerto y la propuesta impulsada por los legisladores bahienses. De ese modo, el 1º de septiembre de 1993, las sirenas de los navíos de Ingeniero White y Galván anunciaron la transferencia del complejo portuario al Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca para su administración, convirtiéndose en el primer puerto autónomo de la Argentina.



La nueva etapa abrió un amplio espectro de oportunidades y, a la vez, enormes desafíos. Había que demostrar que el modelo de autogestión, por el cual tanto habían luchado los bahienses, era una herramienta idónea en sus manos. Se inició entonces, la remodelación y ampliación de instalaciones existentes, y se continuó con la atracción de millonarias inversiones que permitieron incorporar valor agregado a las tradicionales mercaderías que operaba el Puerto, es decir cereales, combustibles, peces y frutas. Se empezaron a construir nuevos sitios de carga de empresas privadas, en las tierras que se habían ganado al mar.

La administración del CGPBB está integrada por nueve miembros representantes de todos los sectores –públicos y privados- involucrados en el quehacer portuario. La presidencia la ejerce un representante del gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Un Gigante Portuario

Con la instalación de importantes empresas cerealeras, de hidrocarburos, petroquímicas y mineras, el Puerto se empezó a transformar de una manera sin precedentes en nuestro país. La estación marítima bahiense se puso a la cabeza de este proceso, no sólo en la Argentina, sino en toda Latinoamérica, alcanzando estándares internacionales muy competitivos. Este impulso beneficia aún a otros puertos del país de menor calado, como por ejemplo los ubicados en el Río Paraná. Estos, para poder operar con cargueros de gran porte y calado, pueden complementarse con el bahiense que es de aguas profundas. De ese modo, lo que no se puede cargar por falta de profundidad en esos puertos, se completa a la máxima carga en Bahía Blanca; con lo cual toda la mercadería que transporta ese buque (la cargada en el río y la recibida en Bahía) se beneficia con un menor costo de flete.

El canal de acceso del complejo portuario es una ruta marina de 92 km, de 45 pies de calado que ya se está profundizando a 50 pies. Ofrece una infraestructura operativa notable: radarización del ingreso, soportes tecnológicos automatizados e importantes variantes para la carga/descarga de mercadería, sea a granel, de sólidos, líquidos, o en contenedores.

Es valioso el aporte que realiza el Sistema Portuario Bahiense a la matriz energética del País. La Termoeléctrica Luis Piedra Buena, la Posta de Inflamables, el Regasificador GNL, y la Central Termoeléctrica Guillermo Brown, le dan un nuevo perfil portuario y potencian el desarrollo en consonancia directa con el crecimiento de la República Argentina.

Una Ciudad-Puerto y su Región

En algo más de 2 décadas, Bahía Blanca, o mejor dicho la bahía Blanca y su *hinterland*, volvió a recuperar ese rol estratégico con que la gestaron los fundadores y redescubrió junto a la comunidad las razones de su natural identidad de Ciudad-Puerto, Región.

Ubicada en un nudo de comunicaciones, vial y ferroviario, la estación marítima de Bahía Blanca es una puerta que abre al mundo su extraordinario hinterland conformado ni más ni menos que por la **Llanura Pampeana**: una fuente indispensable de alimentos mundial, y la **Patagonia**: un reservorio natural vital del planeta.. **un puerto, a las puertas del mundo.**

Observación

El largo brazo del Hinterland



Hinterland: es una palabra que proviene del idioma alemán y significa literalmente "tierra posterior". Como concepto se aplica específicamente para identificar a un territorio o región que es influenciado por la actividad comercial que, como nexos, genera un puerto costero o fluvial, o una ciudad donde se concentran productos de exportación o importación, que fluyen por su red de distribución.

La profundización: de dragas, dragado y refulado

Para profundizar el canal de acceso se utilizan unos barcos que se llaman **dragas**. El proceso de sacar la arena del fondo del mar y transportarlo a la draga se llama **dragado**; y el de depositar la arena extraída a otros sectores del Puerto como relleno, se llama **refulado**.



ANEXO I: Más información, documentos y artículos

En nuestro sitio web: La bahía...Razones para una identidad, se podrá profundizar los temas abordados en los “Módulos Didácticos”, a través de una historia más detallada del puerto, artículos e investigaciones históricas bien documentadas sobre hechos específicos de la rica historia marinera del estuario de la bahía Blanca, e incluso, la cita de bibliografía de edición propia.

Inicio:

<http://puertobahiablanca.com/identidad/index.php>

- En el campo superior de la pantalla se encuentran dos barras, la primera a la derecha con los períodos en que se ordena la rica historia de la Ciudad-Puerto y, la segunda a la izquierda, con una cronología histórica con los hechos hasta el presente.



Introducción, y menú de períodos:

<http://puertobahiablanca.com/identidad/introduccion.php>

- En este sitio se encontrará en el campo izquierdo de la pantalla, la introducción histórica y el por qué las razones de una identidad.
 - Además, en el el lado derecho de la pantalla, el menú con los links con cada uno de los períodos de la historia portuaria y sus principales hechos históricos.
-



ANEXO II:

- *Todos los días miles de gaviotas como **Juanita**, sobrevuelan el estuario. Ellas recorren cada rincón de la bahía y conocen todos sus secretos.*
- *Antes que llegaran los españoles, nuestra región estaba habitada por los “**tehuelches**”, el pueblo originario al que pertenecía **el cacique Chanil**.*
- *El 13 de febrero de 1519, el almirante **Don Fernando de Magallanes**, con la nao Victoria, la nave capitana de su expedición, descubrió la bahía Blanca. La bahía fue bautizada con el nombre “Bahía de los Bajos Anegados”. Mucho tiempo después recién se llamaría Bahía Blanca.*
- ***Don Ramón Estomba** fundó la Ciudad – Puerto de Bahía Blanca. Fue un gran héroe de nuestra independencia al que reconocieron Belgrano, San Martín y Bolívar.*
- *El ingeniero **Narcizo Parchappe** ayudó a Don Ramón para elegir el lugar en que se fundó la Ciudad - Puerto de Bahía Blanca.*
- *Don **Filippo Caronti**, fue un italiano que a través de sus ideas y proyectos, trabajó mucho para hacer grande la Ciudad – Puerto de Bahía Blanca.*
- *El **Ingeniero Carlos Pellegrini** fue uno de los visionarios que en su visita al antiguo pueblito de Bahía Blanca observó que por su puerto natural de aguas profundas, el bahiense sería un principal puerto argentino.*
- *El **Ingeniero Guillermo White**, hizo progresar mucho a nuestra Ciudad - Puerto, por eso el Puerto se llama como él.*
- ***Bruno** es un jovencito que ama el Puerto, lo visita siempre, y en compañía de su amiga la gaviota Juanita aprende y pinta sus cuadros.*
- ***Domenico** es el nonno (abuelo) inmigrante de Bruno. Domenico trabajó mucho en el Puerto. Siempre le contó sus historias, anécdotas portuarias y sobre todo le enseñó a amar al Puerto y su comunidad.*