

# CRONOLOGÍA DE LAS OBRAS EN LA RÍA DE BAHÍA BLANCA

---

Gabriel A. Mujica



Puerto de Ingeniero White, año 1927

Fuente: Histamar, [www.histamar.com.ar](http://www.histamar.com.ar)

Desde que el hombre dominó el arte de navegar, se produjo una relación muy estrecha entre los puertos y las ciudades en las que se han ubicado; estos se situaron en las inmediaciones de las ciudades costeras o fluviales, o formaron parte de la misma ciudad. En algunos casos, el puerto ha sido el motor de desarrollo de la urbe, mientras que, en otros, han sido la ciudad y sus necesidades de suministro las que han actuado como motor de crecimiento del puerto (Rúa Costa C., 2006).

En la escotadura de la provincia de Buenos Aires, en la margen norte de la ría de Bahía Blanca, se desarrollaron emprendimientos portuarios que, al describirlos cronológicamente, nos permitirán entender la filosofía por la cual se emplazaron en cada lugar, los motivos por los cuales algunos se abandonaron, y los inconvenientes que, con el tiempo, trajeron aparejados. El partido de Villarino posee la totalidad de la costa sur de esta geoforma; no obstante, no desarrolló aún políticas marítimas, pues dedicó todo su enfoque económico a las explotaciones rurales.

## La ría de Bahía Blanca en el siglo XIX

En el año 1827, a fin de llevar la línea de frontera más al sur, a ese vasto territorio por entonces casi abandonado, se dispuso la creación de una línea de fortines, uno de los cuales debía ubicarse en cercanías de la hoy ciudad de Bahía Blanca. Su construcción fue encomendada al Coronel Ramón Estomba, y se designó al ingeniero militar Narciso Parchappe director principal de la comisión técnica. En las instrucciones dadas a Estomba, figuraba la determinación de un punto de entrada para buques que reuniera las cualidades de mejor canal, profundidad y seguridad. Para cumplir con este cometido, Parchappe recorrió la ría en busca de un lugar apropiado para establecerlo. Finalmente, seleccionó la desembocadura del arroyo Napostá por los siguientes motivos: el arroyo era profundo en este sector y, si bien presentaba numerosos meandros, con la colocación de balizas era posible guiar las embarcaciones para que lo remontaran, el terreno era firme y brindaba un buen camino para las carretas.

Ya instalado, este primer puerto, que eran unos pocos mojones y una tablazón, recibió el nombre de Puerto de la Esperanza y luego fue denominado Puerto Viejo. Más allá de la mitad del siglo XIX, se construyó un nuevo muelle de madera entre las desembocaduras del arroyo Maldonado y del Napostá, que recibió, por este motivo, el nombre de Puerto del Medio. Los terrenos fueron terraplenados, y se construyeron las edificaciones de la Subdelegación Marítima (Ramborger M. *et al.*, 2010).

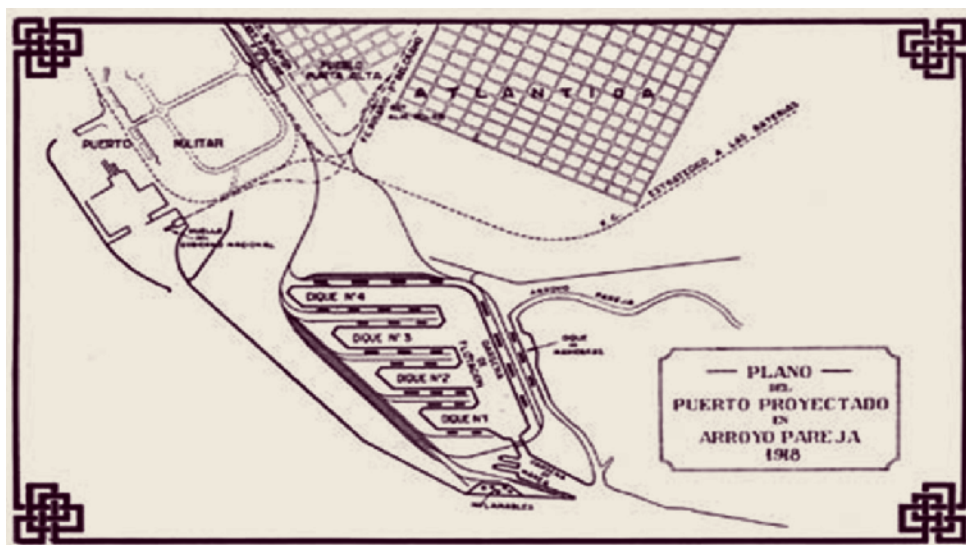
La zona era muy interesante por las condiciones náuticas y por el gran desarrollo agropecuario de la región. Así lo vio Gran Bretaña que, hacia 1885, habilitó el denominado primer muelle de los ingleses o de «Mister Parish», construido sobre pilotes de hierro, embrión del actual puerto de Ingeniero White. El gobierno del Gral. Julio Argentino Roca impulsó a las empresas ferroviarias a continuar ampliando las instalaciones portuarias. Por este motivo y

---

El Capitán de Navío (FD) Gabriel Alejandro Mujica nació en Rosario, Santa Fe, en 1964. Perteneció a la promoción 115. Se orientó a la Artillería.

Es licenciado en Sistemas Navales, Especialista en Gestión de la Calidad (UNS) y Magíster en Ingeniería Ambiental (UTN FRBB).

Proyecto  
Ingeniero Pagnard  
Fuente: [www.histamar.com.ar/Puertos/  
PtpoArroyoPareja.htm](http://www.histamar.com.ar/Puertos/PtpoArroyoPareja.htm)



**En las instrucciones dadas a Estomba, figuraba la determinación de un punto de entrada para buques que reuniera las cualidades de mejor canal, profundidad y seguridad.**

para permitir el normal desarrollo de las actividades portuarias, la compañía Ferrocarril del Sud, de capital británico, debió dragar un banco que existía, entonces, en la desembocadura del arroyo Napostá para profundizar y ensanchar el canal existente. La ría empezaba a ser impactada (Ramborger M. *et al.*, 2010).

Un hito muy importante para la zona se produjo en 1895. Se decidió crear un puerto militar, y para su ubicación se impuso la postura de jóvenes oficiales de la Armada Argentina, entre ellos, el Teniente Félix Dufourq, quienes sostenían que la zona próxima a la Bahía Blanca era la más propicia. Las obras le fueron encomendadas a Luiggi, un prestigioso profesional de amplia trayectoria en la realización de obras portuarias y en la publicación de trabajos sobre defensa y construcciones navales (Viñuales M., 2006).

En una sesión secreta, el 2 de noviembre de 1896, el Congreso aprobó por ley la construcción del puerto en el sitio propuesto por Luiggi, fecha que hoy se recuerda como el día de la fundación de la Base Naval Puerto Belgrano. Años más tarde, se construyó, dentro de la base, un muelle comercial, denominado Muelle C. La Argentina apoyaba su futuro en las exportaciones. Juntamente con la base, nació la ciudad de Punta Alta (Viñuales M., 2006).

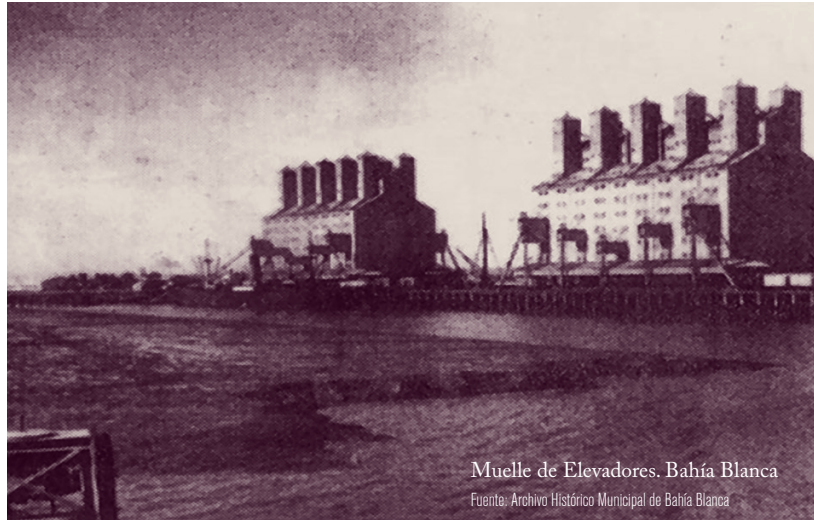
La ciudad de Punta Alta fue, por esa época, destino de importantes inversiones de empresas privadas extranjeras; el Ferrocarril del Sud llegó hasta ella con sus vías a fines del siglo XIX. La visión estadista de los decisores de aquella época concesionó un ferrocarril para unir el puerto de Rosario con Punta Alta, donde ya se proyectaba una terminal de embarque de granos. Para ello, se formó, en París, la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano (Compañía del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano). Se inauguró en diciembre de 1910, y los capitales franceses empezaron a construir un puerto comercial en la desembocadura de la albufera Arroyo Pareja, a solo 2 km del casco urbano, que podría haber sido la terminal cerealera más importante de América del Sur. Proyectadas por el Ing. Abel Julien Pagnard, las obras se iniciaron a principios de 1912.

Francia se vio envuelta en la Primera Guerra Mundial (1914-1918), y ya no pudieron disponerse los recursos para esta obra, por lo que se frenó la construcción de ese puerto comercial diseñado por Pagnard, quien ni siquiera pudo concluir la primera sección prevista de un kilómetro de muelles. Solo se habilitaron, hacia 1919, unos trescientos metros de la obra de defensa, que hoy se utilizan de atracadero y constituyen la base de Puerto Rosales. Las obras de la defensa realizada consistían en formidables cajones de hormigón que se construían a orillas de la albufera, transportados por remolcadores hasta el lugar definitivo de empla-



Puerto de la Esperanza, Bahía Blanca

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca



Muelle de Elevadores, Bahía Blanca

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca

miento; se fondeaban y rellenaban con arena y piedra. Aún hoy, en el sector contiguo a lo que ahora es el muelle de pescadores, se ven los restos de los cajones del antiguo varadero del puerto, encajados entre el agua y el barro (Viñuales M., 2006).

## Siglo XX

El progreso seguía reclamando espacio y, comenzado el siglo XX, en 1901, se inició la instalación de un muelle en proximidades del arroyo Galván, del cual el puerto va a tomar su denominación. Esta obra fue de gran magnitud para su época, y se necesitaron cincuenta y seis pilotes para su fundación. Su frente marítimo debió ser dragado para permitir el ingreso de buques de gran calado y, a la par, se construyó el elevador de granos N.º 1 (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

También se instaló, en el fondo de la ría, un puerto, en Gral. Daniel Cerri, que fue denominado Cuatrerros a raíz del frigorífico existente en dicha localidad. La compañía Sansinena instaló una vía de trocha angosta y utilizó tres locomotoras a vapor para unir al frigorífico con ese puerto distante tres kilómetros. La actividad comercial de carnes y de frutas en ese muelle fue prácticamente ininterrumpida entre los años 1903 y 1925. Puerto Cuatrerros exportaba mensualmente 40 000 reses ovinas, 20 000 bovinas, más otros productos allí elaborados. A partir del año 1925, comenzó la decadencia de esa importante terminal. Tras la suspensión de los embarques de carnes para exportación, se alquilaron sus cámaras a la empresa A.F.D. (Argentine Fruit Distributors) para el enfriamiento y el embarque de frutas que provenían en tren del alto valle del Río Negro. Debido a la Segunda Guerra Mundial, la actividad comercial en este puerto se redujo. Después de haberse realizado tareas de mejoramiento del muelle, su maderamen y sus pilotes, quedó habilitado para permitir el ingreso de buques de hasta 30 pies de calado hasta que, el 8 de agosto de 1962, recibió al *Santa Teresita*, que cargaba 115 toneladas de carne ovina congelada con destino al puerto de Buenos Aires. Es el último navío que sacó productos directamente de Puerto Cuatrerros.

Los trabajos de dragado generaron cambios en la fisonomía de los canales y los bancos de la ría y seguramente provocaron un aumento de la turbidez del agua; mientras tanto, la usina del Ferrocarril del Sud comenzó a erigirse en terrenos totalmente anegados, muy próximos a los muelles. Las diversas obras efectuadas en esta etapa cambiaron por completo el aspecto del paisaje costero; la mayoría de las obras se realizaron en tierras ganadas al mar. Las inundaciones perturbaban la vida de los pobladores de Ingeniero White hasta que el Ferrocarril

**Se decidió crear un puerto militar, y para su ubicación se impuso la postura de jóvenes oficiales de la Armada Argentina, entre ellos, el Teniente Félix Dufourq, quienes sostenían que la zona próxima a la Bahía Blanca era la más propicia.**



Buque cargando en puerto Cuatrerros, año 1947

Fuente: Archivo Histórico Municipal



Puerto de Ingeniero White  
y puerto Galván, 2013

Fuente: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

**Se formó, en París, la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano (Compañía del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano) (...) y los capitales franceses empezaron a construir un puerto comercial en la desembocadura de la albufera Arroyo Pareja que podría haber sido la terminal cerealera más importante de América del Sur.**

siguió profundizando hasta llegar a ser el puerto más profundo del país, y la fisonomía se alteraba constantemente con nuevas obras, como el sitio N.º 9 y el Elevador N.º 5 y las nuevas vías de acceso, que originaron un gran movimiento de tierra. El progreso trajo consigo un importante volumen de tránsito por la zona, y con los camiones que transportaban cereales, las poblaciones de roedores empezaron a incrementarse.

Independientemente de las obras portuarias, surgieron un gran número de áreas recreativas en la franja costera, como el balneario Maldonado y el Atlántico. Este último aprovechaba una pequeña escollera de las obras en construcción del puerto Nacional y, en consecuencia, al concluirse esta obra, desapareció. La Playita, sector ubicado en las costas de Cangrejales, se generó gracias al relleno con materiales obtenidos por dragado. Además, se encontraba el Piletón, en la zona de la usina General San Martín, y los clubes Náutico y de Pesca, en puerto Ingeniero White y Galván, respectivamente. Estas áreas recreativas permitieron un contacto más asiduo entre la población y el área litoral en aquella época (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

También en la década de 1970, entró en funcionamiento el nuevo elevador Terminal de Granos en Ingeniero White, y en las inmediaciones de Puerto Galván, se construyó un

Sud relleno los terrenos y construyó el terraplén de la vía que va a Galván en 1904 (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

La década del 20 del siglo XX se caracterizó por la realización de un gran número de obras portuarias, como el muelle de carga general, la refinera La Isaura y el muelle de los elevadores, símbolo del puerto de Ingeniero White, erigido también en terrenos ganados al mar a través del relleno con materiales del dragado, que modificaron el trazado del borde litoral y produjeron la modernización y la expansión del área. La «Blanca Bahía» se estaba convirtiendo en una importante puerta al mundo y poco quedaba en su interior de su agreste paisaje. En la década del 40, se construyó una nueva dársena para pescadores, una para desembarco de petróleo, y se profundizó y rectificó el canal de acceso (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

La construcción de una nueva usina, proyectada sobre un lodazal sujeto a la influencia de las mareas, requirió una importante y dificultosa ingeniería, también, y se tuvieron que ganar tierras al mar. El canal se

muelle y dos postas de inflamables, una para buques que operaran con gas y propano, y otra para petróleo y sus derivados. Su función era abastecer las diversas compañías petroleras que se encontraban en sus alrededores. Para permitir el ingreso de los buques, la costa cercana y el acceso debieron ser dragados. El material obtenido fue utilizado para rellenar el sector que se encuentra entre Ingeniero White y Galván, y, en consecuencia, desapareció el balneario que se encontraba en esta zona. También comenzaron los trabajos de adecuación de los terrenos que ocuparía el polo petroquímico. Las primeras plantas, Petroquímica Bahía Blanca (PBB) y Polisor, se inauguraron a fines de 1981, mientras que Indupa, Induclor, Petropol y Monómeros Vinílicos quedaron concluidas a fines de 1986 (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

La ciudad crecía y requería el tratamiento de sus efluentes cloacales; la planta depuradora realizaba un tratamiento primario de los efluentes, por lo que muchos contaminantes continuaron llegando a la ría. También se comenzaron a emplear como basural municipal los terrenos ubicados sobre las

márgenes del canal Maldonado, entre el balneario municipal y la zona de las destilerías. Esta disposición de los residuos era a cielo abierto, y periódicamente se realizaba la quema de estos, lo que impactaba negativamente en el paisaje y el cercano balneario. Estos terrenos, además, eran inundables, por lo que muchos de los contaminantes eran arrastrados hacia el mar. El basural funcionó en este lugar hasta el año 1992, cuando comenzó a utilizarse el relleno sanitario del camino viejo a Punta Alta (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

La central termoeléctrica Luis Piedrabuena fue finalizada en el año 1989; estaba erigida sobre 50 hectáreas ganadas al mar entre el puerto de Ingeniero White y la desembocadura del arroyo Napostá, lo que le quitó a la población aledaña la posibilidad de visualizar la costa y de aprovecharla como balneario. Su funcionamiento incrementó la temperatura del agua de la ría en ese sitio, debido a la eliminación de efluentes con temperaturas superiores a las normales (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

Un nuevo dragado volvió a convertir al puerto de Ingeniero White en el más profundo del país. Con los sedimentos obtenidos, se relleno el área ubicada entre los puertos de Galván e Ingeniero White, tarea que tuvo un alto impacto debido a la pérdida, en forma definitiva, de un ecosistema de alto valor ecológico, los cangrejales. El sector relleno se destinó a



Partidos de la ría de Bahía Blanca

Fuente: Contribución Mg. María Silvana Medus



(\*) Límite exterior del Estuario según Derrotero Naval



Draga operando en Canal de Acceso Bahía Blanca

Fuente: Gabriel Alejandro Mujica, agosto de 2013

**El canal se siguió profundizando hasta llegar a ser el puerto más profundo del país, y la fisonomía se alteraba constantemente con nuevas obras.**



la instalación de dos grandes emprendimientos industriales, Profertil y Mega. El primero se encarga de la producción de fertilizantes nitrogenados, y el segundo es una planta que fracciona gases licuados. Hacia fines del siglo XX, se ampliaron las instalaciones del polo petroquímico. La construcción de un nuevo muelle, denominado multipropósito, finalizó en el año 2005. La ciudad perdió otra posibilidad de tomar contacto con la ría.

En el año 2006, se concretó la creación de la Reserva Costera Municipal. Sus objetivos son preservar una muestra representativa del ecosistema costero de Bahía Blanca, fortalecer la vinculación de la población bahiense con el litoral y fomentar la investigación. En el sector elegido de la costa, se destaca la presencia de amplios cangrejales de *chasmagnathus granu-*

*lata*, que, en interacción con la vegetación halófila, dan lugar a un fenómeno único en el mundo, la formación de anillos de *Sarcocornia*, que son el origen de los canales de marea. Parte de este terreno era, en el pasado, el ex basural Belisario Roldán, que requiere tareas de saneamiento (Ramborger, M. *et al.*, 2010).

Esta reseña de las obras que se hicieron sobre la ría muestra claramente que el área portuaria de Ingeniero White y su polo petroquímico es uno de los ámbitos del país mejor ubicados para la producción y la importación. A su vez, este sitio bahiense es muy rico en cuanto a biodiversidad y servicios ambientales que brinda a la zona; sus profundidades y centros urbanos lo hacen interesante para pensarlo como el complejo portuario que exige el crecimiento económico nacional. Conocer los problemas y las posibilidades permitiría planificar sustentablemente su uso. ■



Avifauna en Arroyo Pareja  
Fuente: Gabriel Alejandro Mujica, 2011

**Este sitio bahiense es muy rico en cuanto a biodiversidad y servicios ambientales que brinda a la zona; sus profundidades y centros urbanos lo hacen interesante para pensarlo como el complejo portuario que exige el crecimiento económico nacional. Conocer los problemas y las posibilidades permitiría planificar sustentablemente su uso.**

#### BIBLIOGRAFÍA

- ADEFRANCE, 2009, *Área Metropolitana del Estuario de Bahía Blanca*, informe final, Bahía Blanca, República Argentina.
- CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA, 2012, *Aguas Profundas en el Primer Puerto Autónomo Argentino*.
- RAMBORGER, M.; LORDA, M., 2010, «Análisis de las Transformaciones Antrópicas de la Franja Costera de la Bahía Blanca a partir de la Interpretación de Fotografías Aéreas», publicado en la *Revista Universitaria de Geografía*, versión impresa ISSN 0326-8373, v.19 n.1, Bahía Blanca, 2010, Argentina, en: [http://bibliotecadigital.uns.edu.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=SQ326-83732010000100006&lng=en&nrm=is](http://bibliotecadigital.uns.edu.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=SQ326-83732010000100006&lng=en&nrm=is) - Consulta realizada el 11 de julio de 2012.
- RÚA COSTA, C., 2006, «Los Puertos en el Transporte Marítimo», en: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> - Consulta realizada el 13 de julio de 2012 (pág. 20).
- VIÑUALES, M., 2006, *Patrimonio Urbano, Base Naval Puerto Belgrano*, Ministerio de Defensa, Armada Argentina, República Argentina.
- ZINGER, A., 2009, *Plan de Desarrollo Local Bahía Blanca*, Libro 5, Componente 2, Actividades N.º 9, 14, 15 y 18.
- MUNICIPIO DE VILLARINO, en: <http://www.villarino.gov.ar>, consulta realizada el 24 de julio de 2012.