EXPTE. D- 3830 /22 - 23

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
1
Pcia. BS. AS.

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DECLARA

De interés provincial el Acto por el 152 Aniversario del Primer Embarque efectuado en el Puerto de Quequén el día 4 de Octubre de 1870, a realizarse el día 4 de Octubre de 2022 en la Rivera del Rio Quequén calle 517 y 560 de dicha ciudad.

Firma y aclaración
Natalia Sanchez Jauregui
Diputada Provincial
Frente de Todos

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

FUNDAMENTOS

La historia de Puerto Quequén comprende, y explica, la historia del desarrollo urbano de las ciudades de Necochea y Quequén. Los primeros registros sobre la operatoria portuaria pueden ubicarse a principios de 1863, es decir, dos años antes de la fundación del Partido de Necochea ocurrida en agosto de 1865.

El dato es útil, en todo caso, para comprender el proceso de conformación de una de las regiones portuarias más importantes de Argentina. Hacia el año 1882, las fuentes indican que Puerto Quequén comercializó un total de 3.980 toneladas de producción pecuaria (lanas y cueros), movimiento que se realizó a través de la llegada de 71 buques con un promedio de carga de 55 toneladas cada uno.

En sus orígenes, el puerto contaba con características disímiles y la operatoria se realizaba a través de diferentes muelles ubicados a lo largo del río.

Entre 1863 y 1911 el sector ganadero local desarrolló un sistema portuario sobre la base de los diferentes muelles de madera ubicados a lo largo de la costa del río Quequén Grande.

Este primer esquema portuario, cuyo paisaje estaba definido por un sistema de muelles dispersos sobre las dos márgenes del río, respondió a las necesidades de los primeros productores ganaderos interesados en agilizar el movimiento de mercaderías entre el puerto de Buenos Aires y el incipiente mercado de bienes de consumo surgido en la lejana región sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

Uno de los primeros sitios de embarque utilizado por los pobladores estaba emplazado en "Los Manantiales", cerca del actual puente "Taraborelli" y sobre la margen de Necochea -a unos 7 km río arriba de la posición actual-. Con una profundidad promedio de 16 pies, el puerto permitió el ingreso de pequeñas embarcaciones denominadas "paile-

botes" capaces de franquear las dificultades que ofrecía la barra sobre la desembocadura del río.

Los registros documentales del año 1931, en ocasión del cincuentenario de la ciudad, dan cuenta de la existencia de una pequeña casa de chapa en los alrededores del actual muelle de pescadores que ofició de vivienda de Greco, probablemente el primer práctico del puerto.

A finales del siglo XIX, la llegada del ferrocarril implicó una profunda merma en la actividad portuaria que derivó, en el marco de una pronunciada crisis económica, en el repentino abandono de la ciudad y un gradual regreso al campo. Sin embargo, hacia el 1900, un grupo de vecinos -encabezado por Murga- apoyó las inversiones portuarias desarrolladas por el empresario Ángel Gardella. La desigual competencia del ferrocarril –que absorbió la producción de la región hacia el puerto de Bahía Blanca- y las inundaciones de 1905 dieron forma a una nueva crisis de la operatoria portuaria. Un segundo intento de un grupo de vecinos impulsó una serie de solicitudes al Estado nacional para la construcción de un nuevo puerto sobre la desembocadura, esta vez, con los medios suficientes que garantizaran la conexión de la región con el mercado internacional.

Así fue como el Congreso Nacional sancionó -en 1908- la ley Nº 5705 que dio forma a la actual infraestructura portuaria. La construcción comenzó el 13 de febrero de 1911. La empresa francesa Societé des Grands Travaux de Marseille tomó la responsabilidad de dotar a la región de un conjunto de obras que incluían las escolleras Norte (Quequén) y Sur (Necochea), un sitio de embarque de ultramar en la margen Quequén y un muelle de cabotaje en la margen de Necochea, galpones y un puente giratorio sobre el actual sitio

Si bien las obras culminaron formalmente en diciembre de 1922, fue recién a finales de la década cuando las principales empresas de exportación –Bunge y Born, La Plata Cereal y Dreyfus- comenzaron a comercializar cereal desde la estación marítima.

En ese sentido, el puerto ofreció importantes ventajas a los productores locales quienes protagonizaron un gradual -pero inexorable- proceso de transformación del hinterland portuario. A mediados de la década del treinta, Puerto Quequén logró comercializar medio millón de toneladas de cereal que arribaron al recinto portuario a través del sistema de transporte ferroviario (40%) y automotor (60%). En términos comparativos, las estadísticas registradas a principios del siglo XXI permiten visualizar el espectacular salto cuantitativo de unos de los cuatro puertos cerealeros más importantes de Argentina.

Las 7.500.000 de toneladas y los 300 buques registrados durante el 2016 constituyen una realidad muy alejada del con respecto a lo ocurrido durante el período comprendido por los años 1880 y 1930. A manera de ejemplo, las 811.323 toneladas operadas desde Puerto Quequén en enero de 2019 pueden ser comparadas con las 105.492 registradas a lo largo del año 1929.

El estudio sobre la historia económica de nuestra región es una invitación permanente a la reflexión sobre los efectos que la evolución de la operatoria portuaria ejerció en el desarrollo urbano de las ciudades de Necochea y Quequén.

Un ligero recorrido a través de las cartas, notas, expedientes y diarios del período comprendido entre los años 1863 y 192 es, en definitiva, una invitación a recuperar nuestra olvidada identidad portuaria.

Aunque este libro no pretende dar respuesta a la totalidad de interrogantes que surgen de un acercamiento rápido a través del tratamiento de algunas de sus fuentes, sí tiene como objetivo recuperar la reflexión acerca de la necesidad de pensar el desarrollo de la región sudeste de la Provincia de Buenos Aires desde la perspectiva de la evolución portuaria del Quequén Grande.

Finalmente, si bien suelen desconsiderarse los posibles aportes del conocimiento histórico para el diseño de políticas públicas, quizás resulte interesante reconocer el derrote-

ro de aquellos que sentaron las bases del desarrollo económico regional con eje en Puerto Quequén.

Lejos de constituirse en un museo de noticias pintorescas, la historia ofrece una clara ventaja a quienes deseen utilizarla en la elaboración de políticas de desarrollo local.

Eventualmente, un análisis histórico sobre Puerto Quequén permitiría esbozar nuevos caminos que garanticen mayores probabilidades de éxito en la planificación de programas de desarrollo.

Don PEDRO LURO, realiza los primeros embarques desde un muelle ubicado 1.000 m. aguas arriba del puerto actual, por el año 1870, En el año 1889: Se promulga la Ley 2610, facultando a la Sociedad Anónima "Ciudad de Quequén" para construir y explotar un puerto artificial en la desembocadura del río; el proyecto fracasó.

La historia de Puerto Quequén comprende, también, la historia del desarrollo urbano de las ciudades de Necochea y Quequén. Las primeras operaciones portuarias fueron registradas a principios de **1863**, es decir, dos años antes de la fundación del Partido de Necochea ocurrida en agosto de **1865**.

Este dato, clave, permite comprender el proceso de fundación de una de las primeras ciudades portuarias argentinas. Precisamente, los primeros registros de operaciones de comercialización indican que, para el año **1882**, el puerto "del Quequén Grande" comercializó un total de **3.980** toneladas las cuales se realizaron a través de la llegada de **71 buques** que promediaron una carga de **55** toneladas cada uno. A modo de referencia sobre las características de los primeros *pailebots*[2] que llegaron hasta el río Quequén Grande a finales del siglo XIX, es posible observar -en la plaza ubicada en avenidas 10 y 59- al buque "El Tordillo" cuya fecha de construcción data de **1884**.

En sus orígenes, el puerto contaba con características diferentes a las actuales. Durante el período que podríamos denominar de la "dispersión[3]", los embarques de la pro-

H. C. DE DIPUTADOS FOLIO 6 Pcia. BS. AS.

ducción pecuaria –lanas y cueros- fueron realizados por los primeros pobladores en el paraje de "Los Manantiales", cerca del actual puente "Taraborelli" sobre la margen de Necochea. Los muelles de "Abásolo" y de "Olivera", dan cuenta de la fuerte vinculación entre los sectores productivos de nuestra región y el desarrollo de la operatoria portuaria.

La desigual competencia del ferrocarril –que trasladaba la producción de la región hacia el puerto de Bahía Blanca- y el fuerte temporal de 1905 dieron forma a una nueva crisis de la operatoria portuaria. El fracaso de Gardella, sin embargo, no impidió un segundo intento de un grupo de vecinos –liderados nuevamente por Murga- quienes impulsaron una serie de solicitudes al Estado nacional para la construcción de un verdadero puerto de Ultramar. Así fue que el Congreso Nacional sancionó –en 1908- la ley N.º 5.705 que dio forma a la actual infraestructura portuaria.

La construcción de la infraestructura que le dio la forma actual a Puerto Quequén comenzó el 13 de febrero de 1911. La empresa francesa *Societé des Grands Travaux de Marseille* tomó la responsabilidad de dotar a la región de un conjunto de obras que incluían las escolleras Norte (Quequén) y Sur (Necochea), un sitio de embarque de Ultramar en la margen Quequén y un sitio de embarque de Cabotaje en la margen de Necochea, galpones y un puente giratorio sobre el actual sitio 1. Si bien las obras culminaron a finales de 1922, fue recién a finales de la década cuando las principales empresas de exportación –Bunge y Born, La Plata Cereal y Dreyfus- comenzaron a comercializar cereal desde la estación marítima. En ese sentido, el puerto ofreció importantes ventajas a los productores locales quienes comenzaron un gradual pero inexorable proceso de transformación del Hinterland portuario. A mediados de la década del treinta, Puerto Quequén logró comercializar medio millón de toneladas de cereal que arribaron a través del sistema de transporte ferroviario (40%) y automotor (60%). El primer puerto camionero de la Argentina conseguía así posicionarse junto a los puertos de Santa Fé y Mar del Plata alcanzando a comercializar entre un 7% y un 10% del comercio de granos nuestro país.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
7
Pcia. BS. AS.

El salto adelante en las cantidades exportadas posibilitó la gestión de diferentes obras destinadas a fortalecer el rol asumido por Puerto Quequén. A finales de los años treinta, la Junta Nacional de Granos impulsó la construcción del elevador Ministro "Antonio de Tomaso " con capacidad de acopio de 120.000 t y la construcción de las actuales terminales de carga 3, 4, 5 y 6. El comienzo de la Segunda Guerra Mundial y la caída del comercio internacional no impidieron, sin embargo, la inauguración del elevador a principios de 1945 y el comienzo de las obras destinadas a la ampliación de la escollera Sur desde los 800 hasta los 1200 m. Así mismo, la profundización del canal de acceso y las tareas de dragado impulsaron el crecimiento de las exportaciones hasta alcanzar el nivel del millón de toneladas a mediados de la década del cincuenta.

La consolidación del desarrollo cerealero de Puerto Quequén coincidió con la evolución de la actividad pesquera durante el período comprendido por los años 1950 y 1975. El impulso de la pesca logró consolidarse en los sitios 7, 8 y 9 de la margen de Necochea en el marco del desarrollo de nuevos proyectos destinados a la ampliación de la infraestructura portuaria. Sin embargo, la ausencia de una perspectiva de largo plazo archivó los reclamos de los principales operadores portuarios dirigidos a concretar una nueva extensión de la escollera Sur que posibilitara alcanzar los 1600 m de extensión proyectados en 1924 por el Ingeniero Juan Carlos Erramuspe.

Durante los años setenta y ochenta, el estado nacional impulsó la ampliación y construcción de nuevas terminales de acopio dirigidas a incrementar la capacidad de almacenamiento en el recinto portuario. La inauguración de las ampliaciones realizadas por la terminal ACA-FACA a mediados de los años ochenta posibilitó nuevas proyecciones de expansión de la operatoria portuaria.

Fue recién a principios de los años noventa cuando las políticas de descentralización y privatización impulsadas por el estado nacional otorgaron a la región la posibilidad de desarrollar una nueva figura administrativa ajustada a los intereses de los actores locales. La creación del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén -en marzo de 1994- fortaleció al conjunto de los actores protagónicos de la realidad portuaria local e interna-

cional. Los años siguientes a la reestructuración de la administración portuaria se tradujeron en un incremento en la llegada de empresas dedicadas a la producción, acopio y comercialización de la producción regional. El desarrollo de una terminal de embarque de fertilizantes en el sitio 10 acompañado de un incremento en la comercialización de aceites implicó, también, un sustancial incremento en las cantidades comercializadas desde Puerto Quequén.

El impulso recibido gracias a las inversiones del sector privado determinaron el desarrollo de obras claves como la extensión de la escollera Sur hasta los 1600 m y la construcción de Sitio 0, entre otras. Las obras de dragado y la ampliación del servicio de remolques las 24 h posibilitaron que, durante el bienio 2016/17, Puerto Quequén promediara -por primera vez en su historia- 6.500.000 T operadas, elevando su nivel en 1.500.000 T con respecto al bienio inmediatamente anterior.

Firma y aclaración
Natalia Sanchez Jauregui
Diputada Provincial
Frente de Todos