

El affaire Godio y el primer intento de construcción portuaria en Arroyo Pareja (Argentina)

The Godio affair and the first attempt of port building in Arroyo Pareja (Argentina)

Gustavo Chalié*

Resumen

Guglielmo Godio, más allá de su atractiva y múltiple personalidad de periodista, explorador, literato y hombre de negocios, fue el responsable de concebir un negocio portuario de gran magnitud en el fondeadero de Puerto Belgrano, en aguas de la Bahía Blanca. El presente trabajo da cuenta de este proyecto, generado en 1900 y su contextualización en el marco ideológico y económico de la época. En este sentido, la relación de este proyecto con la inmigración y la política italiana de ese entonces y su colisión con los intereses comerciales de la ciudad de Bahía Blanca serán esbozados en el siguiente artículo con la esperanza que sirva de base a ulteriores investigaciones.

Palabras Clave: historia portuaria - inversiones extranjeras - Bahía Blanca - puerto comercial

Abstract

Guglielmo Godio, beyond his attractive and multiple personality as a journalist, explorer, literalist and businessman, was the person in charge of conceiving a port business of great magnitude in the Belgrano harbor, in Bahía Blanca territorial waters. The present work shows the idea of this project, done in 1900, with the ideological and economic contextualization of those years. In this way, the relationship of this project with the immigration and the Italian politics of the 1900's, and its impact with commercial interests from the city of Bahía Blanca will be outlined in the following article hoping to be useful to subsequent researches.

Key Words: port history - foreign investments - Bahía Blanca- commercial port

* Universidad Nacional del Sur
(Bahía Blanca)/Archivo Histórico
Municipal (Punta Alta)

gmchalié@yahoo.com.ar



“...quiero ser juzgado por lo que hago, no por lo que haya hecho en el pasado ó por lo que suponga que pueda hacer en lo porvenir; quiero provocar vuestro exámen, vuestra crítica sobre mi trabajo aun en el acto mismo en que lo efectúo”

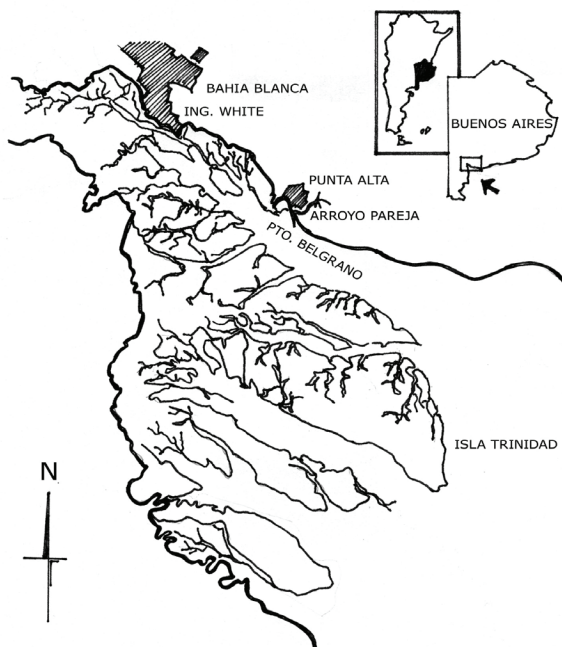
G. Godio, 1886¹

Pocas historias más curiosas como la que aquí se narrará. Pocas historias también más desconocidas y fumanblescas, como el personaje que es su protagonista. Sin embargo, en su época, la fama de Guglielmo Godio, abarcaba a todo el público culto de América y de Europa. Si el *signore* Godio y sus notabilísimas andanzas merecen espacio en una revista especializada como ésta, es porque es el antecedente más lejano que se sabe acerca de la construcción de un puerto comercial de aguas hondas en el fondeadero conocido como Puerto Belgrano, en las aguas de la bahía Blanca, y muy próximo a Arroyo Pareja.² También interesa dejar sentado que interesa inscribir las múltiples actividades del notabilísimo Godio en el marco de la política expansionista italiana finisecular, con especial atención en sus ideas de colonización del área sur bonaerense. Es asimismo un modo de presentar (o volver a hacerlo) a un hombre y a sus ideas, con la esperanza que otros, en tiempos venideros, puedan llenar las lagunas y corregir los errores que pueda tener este artículo, el primero que se escribe *in extenso* sobre el particular.³

La bahía, el puerto, el arroyo

Si el personaje y su historia son de por sí extrañas, ¿qué decir entonces del escenario donde plugo el destino colocarlo para su mayor gloria?

Bahía Blanca es, sin dudas, un sitio raro, o, por lo menos, poco habitual.



¹ Godio, Guillermo *Conferencia descriptiva del Territorio de Misiones*, Buenos Aires, A. Moen Editor, 1886, p.11.

² Proyecto que, posteriormente, cobraría (otra) forma e impulso en el ánimo de inversores franceses.

³ Existe una muy somera biografía en Petriella, Dionisio y Sosa Miatello, Sara *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*, p. 64 (ed on line: <http://www.dante.edu.ar/web/dic/g.pdf>).

Por empezar, su misma conformación geográfica: es un angosto brazo de mar que rasga el continente y que alberga numerosos bancos e islas; muchas de estas formaciones afloran o varían de extensión y contorno al compás de las amplias mareas y determinan canales estrechos, cambiantes y laberínticos entre ellas. Charles Darwin nos dio una fantasmagórica descripción del paisaje cuando visitó esas aguas en 1832:

Esas Islas merecen mejor el nombre de bancos; consisten en un barro tan blando, que resulta imposible andar por él, ni siquiera una distancia corta; mucho de ellos están coronados por juncos muy largos, y en marea alta solamente sus puntas son visibles. Desde nuestro bote no podíamos ver nada en el horizonte sino esos llanos estratos de barro [...] [el agua] tenía una muy rara apariencia, tomando características de tierra y agua, sin las propiedades de ninguna de ellas. El día no estaba muy claro, había una refracción muy fuerte, o como dicen los marineros ‘las cosas flotaban en el aire’. El único objeto que no estaba a nivel era el horizonte; los juncos nos producían el efecto de matorrales suspendidos en el aire sin que nada los sostuviera y el agua nos parecía barro, y el barro agua.⁴

(El barro que parece agua y el agua que se asemeja al barro. En la bahía las cosas no son lo que parecen ser y estos equívocos se refuerzan hasta con la toponimia. Porque si la palabra denota, en este caso también connota y si no se tiene cuidado se puede caer en una trampa lingüística: la de creer que el significado se corresponde con el significante. Bástenos citar algunos ejemplos. Por empezar, el nombre de “bahía”, aplicado sin dudar a un accidente que geógrafos y bahienses no saben si es una ría, un estuario, una bahía o las tres cosas en una. Otra, la ciudad, que aparece en el imaginario como ciudad-puerto y sin embargo, sorprende en su mediterraneidad. Eduardo Mallea, bahiense él, al describir la ciudad en su ensayo *Historia de una pasión argentina*, repite, al decir del escritor y ensayista Mario Ortiz, “una pequeña falacia que pasa por un desplazamiento del territorio: la ciudad frente al océano [...] Quien no conociese Bahía, al leer esas líneas la imaginaría como una mezcla de caleta patagónica y playa marplatense, con costanera desde que se pudiese ver la rompiente. Como si de algún modo no se soslayase la más próxima realidad de un mar que no es mar sino brazo, ría, estuario de cangrejales en un puerto que comúnmente debe ser dragado para remover el barro del fondo”⁵. Bahía Blanca, desprovista de rambla, de playa y con el mar que se divisa sólo como una ranura grisácea desde las alturas de los edificios del centro, es la más continental de las ciudades del litoral argentino. ¿Y qué decir del arroyo Pareja sino que no es arroyo? Es, en realidad, la antigua desembocadura del Napostá Chico. En algún momento hasta principios del siglo XIX desaguó al mar en forma de un pequeño estuario; cuando el Napostá Chico se retiró, el espacio fue ocupado por el agua del mar y a esa escotadura se la conoce como Arroyo Pareja).⁶

⁴ Darwin Keynes, Richard (Ed) *Charles Darwin's Beagle diary*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 99.

⁵ Ortiz, Mario “Haciendo masa por calle O’Higgins”, en *LDF. Arte, cultura, sociedad*, año 1, N° 7, Bahía Blanca, 27 de octubre de 2008, p. 2.

⁶ Bróndolo, Margarita y Sandra Bazán (coord.) *Geografía de*



Debe saberse también que en el área de la ría de la bahía Blanca se encuentran dos grandes fondeaderos naturales. Uno, situado en el interior, es donde se encuentra actualmente el complejo de puertos de la ciudad de Bahía Blanca, (Galván, Ingeniero White, etc.). El otro, a unos treinta kilómetros del primero hacia mar abierto, es conocido como Puerto Belgrano y en él se asientan actualmente la Base Naval y Puerto Rosales, el puerto comercial de Punta Alta (antiguamente denominado Arroyo Pareja).⁷



Hacia 1900, Bahía Blanca precisaba un puerto. Mejor dicho: otro puerto. Es que en ese entonces la ciudad se despertaba de su largo sueño de fortín y comenzaba a querer ser un centro comercial de importancia: atraía enormes cantidades de capitales e inmigrantes, que transformaron su fisonomía y la convertiría en esa ciudad que quería ser una pequeña París, con palacetes estilo francés (aunque en sus arrabales se hacinaran en conventillos y casuchas los europeos que constituían la fuerza laboral que posibilitaba el “Progreso”).

El puerto que tenía, Ingeniero White, había sido construido por los ingleses del *Ferrocarril del Sud* en 1884 y era un simple muelle de hierro en sus comienzos, pero bastó para construir en su torno un creciente imperio. A partir de él, la compañía inglesa comenzó a edificar su monopolio portuario en el sudoeste bonaerense: sucesivamente tomó el control de puertos de otras compañías ferrocarrileras británicas, -Galván y Cuatrerros- lindantes

Punta Alta y Partido de Coronel Rosales. El espacio geográfico. Potencialidades y restricciones, Bahía Blanca, Ediusns, 2001, pp. 68 y 69. Pareja, y no Parejas, por Joaquín Fernández Pareja, piloto de una misión de reconocimiento a la bahía Blanca que, en 1823, lo descubrió y reconoció.

⁷ En nuestros días, la denominación de Puerto Belgrano se identifica, hasta confundirse, con el de la Base Naval construida allí. Empero, el origen del topónimo antecede en muchos años a la erección del puerto militar. El 23 de septiembre de 1824 partió desde Buenos Aires, el bergantín de guerra General Belgrano en misión de reconocimiento de la bahía Blanca. Meses más tarde, el 1° de febrero de 1825, el mismo navío volvió a efectuar un prolijo relevamiento de las costas y del fondo del apostadero. Éste comenzó a ser llamado, en homenaje al barco, *Pozos* o *Sonda del Belgrano* y, más adelante, *Puerto (del) Belgrano*. Véase Instituto Browniano *Revista del Mar. Homenaje a la Base Naval Puerto Belgrano en su Centenario*, año XLI, N° 144, Buenos Aires, octubre de 1996, p.12

con White. De este modo ajustó una suerte de red que atrapaba al comercio local, y lo recargaba con elevados costes a cambio de servicios no siempre eficientes.⁸

Luis Linck, fue uno de los tantos que se benefició en aquella época con la merced de una ley de concesión para construir infraestructura. Junto a su hermano Augusto, conformaba desde 1886 la *Sociedad Augusto Linck y Cía*, dedicada al comercio de exportación e importación. Como era bastante usual, se negoció y se obtuvo por la Ley N° 2661 del 25 de octubre de 1889, una concesión para construir un puerto en la bahía Blanca, que estaría ubicado al este de Ingeniero White, muy próximo a la Base Naval que se estaba levantando en Puerto Belgrano. El proyecto fue encargado al ingeniero holandés Juan Abel Waldorp, diseñador y constructor del puerto de Ensenada, en La Plata. Si bien era óptimo en cuanto al diseño de la estación marítima en sí, no lo era en cuanto al sitio elegido, según puede leerse en el informe elaborado por la comisión de ingenieros encargada del estudio de las costas bonaerenses: la principal objeción era que se hallaba fuera del área del fondeadero, en una zona con muchos bancos y de difícil acceso, inmediatamente al noroeste de las obras de la Base Naval.⁹

En la sesión que tuvo lugar el 27 de agosto de 1889 en la Cámara de Senadores, se discutió el proyecto, cuya defensa estuvo a cargo del senador por Salta, Carlos Tagle. En su intervención, describió la obra como compuesta por dos secciones y brinda una idea de su magnitud: la primera comprendía el canal de acceso con una profundidad de 6m 40cm., con una gran dársena, con una profundidad de 26 pies y una superficie de 231.418 metros cuadrados, depósitos, muelles y ferrocarriles de conexión; la segunda, compuesta por esclusas, el antepuerto y los docks, que poseerían una profundidad de 25 pies y con una superficie total de 328.668 m2.¹⁰

Además, el puerto debería contar con “diques secos y establecer los talleres con sus correspondientes slips para la construcción ó reparación de buques que quisieran usar de ellos” (Artículo 1° inciso 2).¹¹

La concesión duraría 80 años a partir de la habilitación de la primera sección, cuya construcción debía terminarse a partir de los cuatro años posteriores a la firma del contrato con el Poder Ejecutivo.

⁸ Véase Chalier, Gustavo “Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca”, en Mateo, José Antonio y Nieto, Agustín (comps.) *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, p.164

⁹ Véase Figueroa, Julio B. *Estudios sobre los puertos de la Provincia de Buenos Aires, Primera parte. La costa marítima*, Informe presentado al Departamento de Ingenieros por el jefe de la Comisión encargada de los Estudios, La Plata, Talleres de Publicaciones del Museo, 1897, pp. 159 y ss.

¹⁰ Congreso Nacional *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, período 1889, p. 286

¹¹ Ídem., p. 1075.



Como casi siempre ocurría en estos casos, los plazos fijados por la concesión caducaron al no hallarse fácilmente financistas dispuestos a invertir en el negocio. El representante de la compañía en Europa, intentó acercar esos fondos que tanto necesitaba Linck. Éste no era otro que Guglielmo Godio, de cuya inefable figura nos ocuparemos a continuación.

Noticias sobre Godio

El periódico *La Vanguardia* de Barcelona ofreció una semblanza biográfica de Godio con motivo de la visita que realizaba en diciembre de 1890 a esa ciudad catalana por “importantes propósitos editoriales acerca de la República Argentina de donde acaba de regresar después de una larga estancia allí”.

Allí se dice que a la sazón Godio, contaba con 35 años, “y, sin embargo, son tantas las empresas que ha acometido, tantos y tan largos sus viajes, que al acabar de leer su biografía cualquiera extrañará que no pase de los cincuenta”.¹²

Serralunga di Crea, cercano a Alessandria, en el Piemonte, se llama el minúsculo pueblo que lo vio nacer, hijo de un importante historiador y numismático local. Desde muy joven sintió atracción por la literatura, la música y los viajes, pese a lo cual logró recibirse de abogado. Publicó libros de poesías y novelas, ejerció el periodismo e incluso fundó un diario en Turín. En 1882, durante la guerra en Egipto, fue corresponsal de la *Gazzetta Piemontesa*, y remontó el Nilo hasta Nubia. De regreso a Italia dio varias conferencias y publicó el libro de viajes *Cosse d'Egitto*, que obtuvo rápido suceso. Pero faltaba la que fue sin duda su aventura suprema: en 1883, fue el ideólogo de la iniciativa de exploración del África oriental; junto con Luigi Penazzi y otros cinco exploradores, emprendió un largo viaje a Sudán y Abisinia, adentrándose a zonas desconocidas por los europeos y marcando en el mapa por primera vez regiones enteras.¹³ Conocedor de su gusto por los sitios lejanos y las empresas arriesgadas, su amigo el novelista Edmondo de Amicis (el escritor, aventurero como él, que habría de hacerse famoso con su lacrimógeno libro *Cuore*, aparecido en 1886 y devenido rápidamente en *best seller*) lo convenció de emprender un viaje a la Argentina. Invitado por Lucio V. López, De Amicis debería dar conferencias acerca de figuras como Cavour, Mazzini, Garibaldi y Victor Manuel II. Partieron en 1884. Sabemos que en ese viaje, además de abrirle las puertas a la América del Sur, lo puso en contacto con importantes personalidades políticas y culturales del país, ya que fueron recibidos en sucesivos agasajos a De Amicis (y por consiguiente a su acompañante) por Carlos Pellegrini, Paul Groussac, Eduardo Wilde, Julio A. Roca, entre

otros.¹⁴

Este periplo por la Argentina significó, según confesó posteriormente nuestro personaje, su propio “camino a Damasco”¹⁵, tan radicalmente sintió que cambió su vida. La percepción de una América del Sur plétórica de riquezas (en el acto o en potencia), una América del Sur que se llenaba más y más de italianos, hizo que reparara que en el Cono Sur se hallaba desarrollado en germen el *Manifest Destiny* del reino de Italia.

África me costó dinero y salud: recogiendo una cosecha no despreciable de satisfacciones morales, cosecha que sin embargo fue pronto arrojada al horno. De América recibí las más grandes satisfacciones morales, las más grandes enseñanzas, y aquella justa recompensa material que aguarda a la honesta laboriosidad¹⁶

En palabras de Massimo Zaccaria:

Desde ese momento, Godio empieza a rebatir la política italiana de expansión en África, no tanto porque fuese ideológicamente contrario a todo tipo de expansión, sino porque estaba convencido de su más absoluta improductividad. Italia, en su opinión, debía dirigir su mirada y su energía hacia América del Sur, donde incluso la población local anhelaba una presencia política italiana. Godio tomaba posición en el seno de un debate muy vivo y sentido en la Italia de fin de siglo...¹⁷

Entonces, debemos asumir que las aventuras de Godio en el Río de la Plata en general y en Bahía Blanca en particular no son meros negociados de un aventurero más o menos exótico. Por el contrario, deben enmarcarse en el contexto de una época en la que el imperialismo era la ideología hegemónica de la clase dominante y en la que los europeos se obsesionaban con lejanas tierras -nuevos Dorados- donde todo era posible para espíritus civilizados y positivistas como ellos.¹⁸

¹⁴ Véase Ottino, Mónica “*Cuore* o la educación sentimental”, en *La Nación*, Suplemento Cultura, Buenos Aires, 3 de setiembre de 2006. De ese época debe datar sus contactos en Paraguay, que culminan con el permiso para construir un Banco Hipotecario en Asunción, promulgado en 1891. Véase *Recopilación de leyes y disposiciones fiscales de la República del Paraguay, con arreglo a las modificaciones, anotaciones y adiciones introducidas en ellas hasta el presente periodo legislativo*, Asunción, Tipográfica de la República, 1891, pp. 194 y ss.

¹⁵ Godio, Guglielmo *Africa e America. Conferenza tenuta all'Associazione della Stampa in Roma il 3 Maggio 1896*, Milano, Casa Editrice Galli di Chiesa, Omodei, Guindani, 1896, p.12, citado por Zaccaria, Massimo op. cit., p. 297.

¹⁶ Godio, Guglielmo *Africa e America*. p.20, citado por Zaccaria, Massimo op. cit., p. 297.

¹⁷ Zaccaria, Massimo op. cit., p.297. Véase García Sanz, Fernando “Las directrices de la política exterior de Italia (1878-1896): Las fuerzas profundas”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, N° 10, Madrid, Universidad Complutense, 1988, pp. 93-120.

¹⁸ Al respecto, véase Hobsbawm, Eric *La Era del Imperio. 1875-1914*, Buenos Aires, Crítica, 1998, p. 86 y 90.

¹² *La Vanguardia*, 30 de diciembre de 1890, p.1.

¹³ Véase Zaccaria, Massimo “Il viaggio imperfeto. La spedizione Godio Penazzi nel Sudan Orientale”, en *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, vol. XXIII, Génova, 1998, pp.294-312.



Al año siguiente de su excursión por el Río de la Plata, volvió Godio a la Argentina y esta vez se dirigió al noreste, a la selva misionera, que exploró. Fruto de esta expedición fue una conferencia dada en enero de 1886 en el viejo Teatro Colón de Buenos Aires y en la que dio cuenta de los inmensos yerbatales, de la naturaleza exuberante y de las costumbres de los guaraníes.¹⁹ Él, con “su tez morena de viajero, [que] destaca la barba rubia de italiano culto, terminada en una punta, bajo su bigote de hombre entre el que hay todas las suavidades de una sonrisa buena; su nariz desenvuelta, su frente amplia [sic] y su mirada vivísima...”²⁰, se presentó ante su auditorio porteño de esta suerte:

Quizás os habreis preguntado una vez: ¿Quién es este hombre, cuyo nombre nos llega de tiempo en tiempo, ya desde lejos, ya desde cerca, de los puntos más opuestos, - ora al frente de un diario batallador, ora á la cabeza de una expedición de exploradores en el corazón de África, - ora empeñado en una controversia científica, ora en una contienda armada, -ora en una cuestión ardiente despertando al público ya con un libro, ya con una conferencia, -ora envolviéndose en los rumores de una sublevación popular, ora entre los silencios de una región desierta y salvaje...?²¹

Y la súbita revelación de América fue presentada de esta manera ante el auditorio:

Aquí se me presentó el consolador espectáculo de una nueva Italia que prospera floreciente, [...] Aquí, opuestamente á todo lo que pasa en África, hallé homogeneidad en la naturaleza, salubridad en el clima, fecundidad en el suelo [...] Entonces comprendí que esta tierra feliz de la América del Sud, que abre al extranjero sus opulentos brazos [...] esté destinada á resolver nuestras más urgentes cuestiones sociales.²²

En esos años, su prolífica carrera virará y se abocará al estudio de la inmigración italiana en América del Sur (lo que no le impidió escribir el libreto de la ópera *Taras Bulba*, del músico argentino Arturo Berutti, estrenada en Turín en 1895). Fruto de su especulación es, además de sus conferencias, la publicación de su libro de título tan significativo: *Nuovi orizzonti*²³ donde escribió:

La emigración es la fuerza de expansión de un pueblo; es la prueba de su exhuberancia vital, de su poder de reproducción; es el perpetuarse, el propagarse de su ser a través de los espacios y a través de los tiempos; es su manera de poseer el porvenir en nombre del valor de su pasado.²⁴

Elitista, deseaba desalentar la llegada de lo que él llama

declassés (“verdadera plaga y desdoro de las colonias”²⁵) y, se infiere, estimular la emigración italiana dirigida, a través de colonias agrícolas. Todo eso, con una finalidad comercial, claro está: la valorización de tierras; pero también guiado por un concepto, diríamos humanista y patriótico: la inmigración y colonización como vehículo para realizar esa sociedad casi ideal, sin lumpenaje, esa *Nuova Italia nel Nuovo Mondo* (y no sólo *per fare l’America*).

De cómo Godio irrumpe en Bahía Blanca

Es de ese modo que nuestro personaje comenzó a concebir proyectos de colonización, ligado, claro está, al muy rentable negocio de tierras. (En 1889 lo encontramos integrando la *Cooperativa Agrícola* de Pehuajó -junto a figuras como Aristóbulo del Valle- encargada de vender 25 mil hectáreas en ese partido, fraccionando el latifundio en pequeñas parcelas)²⁶

Posteriormente, los hermanos Pedro y Joaquín Jofré le ofrecieron visitar la próspera ciudad de Bahía Blanca. Los Jofré eran dos españoles que, merced a sus vinculaciones con los negocios de tierras en Bahía constituyeron una gran fortuna y anudaron nexos comerciales en Buenos Aires, donde desarrollaban sus actividades.²⁷

Ignoramos qué negocios propusieron los hermanos a nuestro italiano, y si éstos estaban vinculados de algún modo al proyecto con el cual se presentó ante la sociedad bahiense. Porque ha de saberse que, hacia 1897 Godio tenía la idea de generar un gigantesco proyecto de colonización de vastas áreas del sur bonaerense y de Río Negro. Gigantesco, dijimos, porque comprendía traer a doscientos mil inmigrantes de Italia²⁸, cifra asombrosa sobre todo puesta en contexto: según el censo de 1895, había en el país cerca de 490.000 italianos (12 % de la población del país a la sazón).

En esos días sin duda Godio debió entrar en contrato con la concesión de Linck a la que ofreció sus buenos oficios (contra el pago de una comisión, lógicamente) para conseguir capitales en Europa para el futuro puerto y para el negocio de colonización. Según *La Nueva Provincia*, a principios de 1899 el italiano consiguió 20 millones de liras para financiar su proyecto.

Lo cierto es que, según noticias periodísticas de la época, Godio obtuvo finalmente los capitales, pero no pudo salvar la concesión, que caducó a mediados de 1899. Por lo tanto el negociador reclamó a sus empleadores una

¹⁹ Godio, Guillermo *Conferencia descriptiva del territorio de Misiones : dada en el Teatro Colón el 21 de enero de 1886*, Buenos Aires, A. Moen Editor, 1886.

²⁰ Ídem, p. 4.

²¹ Ídem, p. 12.

²² Ídem, pp.18 y 19.

²³ *Nuovi orizzonti. L’America ne’suoi primi fattori, la colonizzazione e l’emigrazione*, Florencia, G. Barbéra, 1893.

²⁴ *Nuovi orizzonti* op. cit., p.109.

²⁵ Godio, Guillermo *Conferencia descriptiva del territorio de Misiones...* op. cit, p. 21.

²⁶ Véase Recarte Tisconia, Tomás *Medallas de Pehuajó*, Buenos Aires, Ed. Dunken, 2006, p. 187.

²⁷ Véase Crisafulli, Gustavo “Para una historia de la burguesía pampeana. Terratenientes y comerciantes en el sur bonaerense a fines del siglo XIX”, en *Estudios Sociales, Revista Universitaria Semestral*, año IV, N° 7, Santa Fe, 2° semestre de 1994.

²⁸ *La Nueva Provincia*, 20 de agosto de 1898, p. 1.



suma de dinero en virtud de honorarios y resarcimiento por sus trabajos a favor de ese puerto, y se puso a trabajar inmediatamente en su propio proyecto, aprovechándose de los contactos ya establecidos en Europa.

Siempre rimbombante y amigo de los golpes de efecto, Godio presentó su proyecto al público bahiense mediante una conferencia en el *Hotel Londres*, a las 9 de la noche del 21 de octubre de 1899. El director y propietario del diario *La Nueva Provincia*, Enrique Julio, tenía trato personal con el explorador, periodista y poeta devenido hombre de negocios. Y un día antes de su presentación en el *Hotel Londres* anticipaba a sus lectores acerca de la idea de su amigo, no renunciando a la hipérbolo:

Ese proyecto magno, fantástico, nos hace recordar á los atrevidos proyectos de los yankees, que han asombrado al mundo entero con sus destellos de ingenio [sic], de resolución y de empresa.²⁹

La disertación debió producir viva impresión entre los oyentes. Godio era el mundo que se precipitaba sobre el fin del mundo, desconcertante y fascinante (e inclasificable: la prensa bahiense utilizó diferentes títulos antepuestos al apellido del personaje; así, se lo trataba ora de *señor*, ora de *ingeniero*, ora de *doctor* y hasta *profesor*). La gran magnitud de los trabajos que debían realizarse opacaba los doscientos mil italianos que meses antes pensaba traer como colonos. No conservamos el texto de la disertación, pero sí sabemos merced a la ley de concesión del emprendimiento (N° 3964 del 15 de noviembre de 1900), su real magnitud. Según el texto normativo, que daba a Godio la explotación del puerto por noventa y nueve años, se debía construir las siguientes obras, a saber:

- a) Un puerto comercial en Bahía Blanca, en Puerto Belgrano, frente al arroyo Pareja [...] Una parte de dicho puerto será destinada al tráfico de ultramar, otra al comercio de cabotaje y otra al servicio de la pesca y del comercio local.
- b) Las líneas férreas del servicio del puerto [...] con una estación dentro ó cerca del puerto, líneas telegráficas ó telefónicas necesarias para el servicio y ramales para el empalme con otras vías existentes ó que en adelante se construyan.
- c) Dos líneas férreas con un ramal á Bahía Blanca y punto general de arranque en el puerto. Una de aquellas líneas terminará en Victoria (Pampa Central), pasando por Tornquist, General Acha y Pici-Mahuida [sic], y la otra en Rufino (Santa Fè), pasando por Dorrego, Lama-drid y Pehuajó.³⁰

Es decir, se privilegiaba expresamente la zona de Puerto Belgrano (más precisamente el Arroyo Pareja) para la erección del puerto comercial, que estaría recostada sobre la llamada Isla Cantarelli (de nuevo, la trampa de las palabras: porque tal “isla” no es isla, sino simplemente la otra banda del arroyo Pareja).

Por otro lado, el trazado de las líneas férreas no deja

²⁹ *La Nueva Provincia*, 19 de octubre de 1899, p. 1.

³⁰ Congreso Nacional *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, período 1900, p. 633.

de ser sorprendente. Porque la primera se superponía casi por completo con la del *Bahía Blanca Noroeste*, a la sazón en funcionamiento con capitales británicos. Y la segunda prácticamente coincidía (sólo con un trazado un poco más al este en su tramo bonaerense) con el del futuro *Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano*, uno de los grandes emprendimientos franceses en la región sur bonaerense.

La sesión de la Cámara de Diputados del 22 de octubre de 1900, discutió el proyecto de ley de la concesión Godio previa su pase al Senado para la sanción definitiva. Allí quedó consignado que el director de obras del Puerto Militar, ingeniero Luigi Luiggi había declarado en un informe solicitado por la comisión de obras públicas, que el proyecto no afectaría de ninguna forma la obra castrense.³¹

No podía ser de otra manera, ya que el ingeniero italiano tenía una concepción de puerto flexible, apto tanto para actividades militares como mercantes y que sirviese al país tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. Incluso en un plano, insertó un bosquejo del proyecto de Godio, bautizándolo, un poco jocosamente, con el nombre de “Puerto Lincoln”, quizá en homenaje a la ciudad inglesa donde nació su esposa, Annie East.³²

Godio, los bahienses y el puerto

Incapaz de hallar capitales en Italia, en 1901 Godio consiguió sellar un acuerdo con un grupo de empresas francesas, que tomaría a su cargo las obras³³ (entre ellas, la *Banque Internationale de Bruxelles* y la *Casa Constructora Letellier*, de París),³⁴ aunque no se formaría oficialmente la compañía hasta tanto no se rinda un informe técnico completo acerca de las posibilidades concretas de ejecución de las labores en Arroyo Pareja. Sin embargo, pese a no ser nombrada por la prensa, había otra empresa que asomaba su hocico por entre los pliegues del asunto Godio, husmeando la atmósfera bahiense. Esta empresa, a la postre, tendría una importancia capital en la historia de los puertos de la región.

En octubre de ese año se designó una comisión técnica

³¹ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, período 1900, pp. 324-325.

³² Luiggi, Luigi *Plano del Estuario de Bahía Blanca. Ubicación del Puerto Militar y varios puertos comerciales existentes o concedidos*, 26 de abril de 1902 (Archivo Histórico Municipal, Documentos de Puerto Militar- Base Naval de P. Belgrano, caja H-1, 3145. Copia del original existente en el Archivo General de la Armada).

³³ Véase *The Review of the River Plate*, 21 de septiembre de 1901, p. 457.

³⁴ Cf. *Boletín Mensual de la Cámara Francesa de Comercio en Buenos Aires*, enero de 1903. La *Banque Internacional* era un banco con asiento en Bélgica pero cuyo capital accionario era fundamentalmente alemán, y con vastos negocios en el extranjero; en cuanto a Letellier era una compañía franco-belga de amplia trayectoria.



a cargo de los ingenieros franceses Kunkler, Delavigne y Coulon. No es un dato menor consignar que el jefe de la misión de estudios, Louis Victor Kunkler, había participado en las obras del puerto de Burdeos, que realizó *Hersent et Fils*³⁵ bajo la dirección técnica del ingeniero Abel J. Pagnard, futuro autor del proyecto del definitivo puerto comercial de Punta Alta.

Hersent et Fils era una importantísima constructora afamada por su sistema de fundaciones con el empleo de cajones de cemento, y fueron los grandes exponentes de este método constructivo el que, junto con el aire comprimido, fue utilizado en numerosas obras. Su fundador fue Hildevert Hersent, un notable ingeniero y empresario que llegó a presidir la Sociedad Francesa de Ingenieros y que ganó importantes licitaciones para la construcción de puertos en Europa (ampliación y refacción en Amberes, Burdeos, Toulon, Dunkerke y Lisboa) y África (Bizerta y arsenal de Sidi-Abdallah, en Túnez; Fedalah-en la actualidad el elegante suburbio de Casablanca llamado Mohammedia; Dakar, en Senegal y en Argelia, Philippeville, hoy Skikda).³⁶ También en 1900 formó parte de la *Compañía del Puerto de Rosario*, que, en conjunto con otras empresas galas, ganó el concurso de antecedentes para construir el puerto de esa ciudad santafesina.

Hersent, ya asentada en la Argentina, no tuvo dificultad en prestar asistencia técnica a la concesión Godio. ¿Qué papel, si alguno tuvo, desempeñó el ingeniero Luiggi, integrante del jurado que designó a la constructora francesa como ganadora en Rosario? Hilos sueltos que son necesarios anudar en el futuro.

Lo cierto es que el informe técnico de la misión de estudios en Arroyo Pareja fue presentado en Buenos Aires el 11 de diciembre de 1901.³⁷ Su análisis es en extremo interesante, ya que nos ofrece una idea de la magnitud del proyecto, además de mencionar las bondades del sitio designado para su concreción.

Se nos ofrece una reseña de la ciudad de Bahía Blanca con relación a su puerto:

La ciudad de Bahía Blanca, denominada "La ciudad de los puertos", no tiene puertos; ella está situada a más de cinco kilómetros del mar; el puerto que le es más cercano es el de "Ingeniero White", que la Compañía del Ferrocarril del Sur ha construido para el servicio de sus

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ Una interesante reseña de las actividades de *Hersent* a nivel global y que señalan la importancia de la empresa, se encuentra en los informes del jurado internacional reunido con motivo de las Exposición Universal con la que París dio la bienvenida al nuevo siglo. (Véase France, Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris*, Paris, Imprimerie nationale, 1902, pp. 202 y ss.).

³⁷ Debo a la inmensa generosidad de Andrés Regalsky el conocimiento de este documento, cuya copia me facilitó en su oportunidad.

vías férreas y donde está ejecutando, en este momento, trabajos de ampliación y de dragado que le deben dar a las aguas una profundidad de 7m. con marea baja, es decir, un poco menor que la de los puertos de Buenos Aires y La Plata. Pero esta profundidad, equivalente a 23 pies ingleses, según la propia afirmación de la Compañía del Ferrocarril del Sur, en su informe a sus accionistas del 9 de octubre último, es hoy insuficiente para asegurar al comercio de la República su total desenvolvimiento, ya que ella no puede convenir más que a navíos de 3 a 4 mil toneladas, mientras que su futuro tráfico exigirá un puerto de 9 a 10 metros, pudiendo recibir buques de 8 a 10.000 toneladas y más. [...] hace falta a la República (para que sus productos puedan luchar en todos los mercados del mundo con aquellos países rivales) un puerto que pueda recibir los buques más grandes, como los grandes puertos de Europa y de Estados Unidos [...] En los términos de la ley de concesión, el nuevo puerto comercial debe ser construido en la bahía de Bahía Blanca [sic], en Puerto Belgrano.³⁸

Y para apoyar dicho aserto, se detallan de esta suerte las bondades del punto escogido:

Ningún punto de la costa argentina podía ser mejor elegido, pues, desde el punto de vista marítimo, Puerto Belgrano presenta ventajas inapreciables. Se encuentran aguas profundas, en comunicación libre y fácil con el Océano Atlántico, accesible, en cualquier marea, a los más grandes navíos; las corrientes no son ni peligrosas ni molestas para la navegación y los vientos, por más que soplen a veces con violencia, no toman jamás el carácter de tempestades o huracanes.³⁹

Pero hacia el final, el texto se vuelve por demás revelador y manifiesto en cuanto a la relación del puerto con el desarrollo de las colonias, norte de la visión de Godio:

Está entre las miras de la Compañía del Puerto comercial activar la colonización, interesándose en el poblamiento de las zonas atravesadas por los ferrocarriles concedidos y ofreciendo, además, a los trabajadores ventajas que facilitarán su existencia. Al efecto se construirán en las principales estaciones vastos galpones que recibirán en depósito cereales, lanas, cueros, etc.; los adelantos en especies podrán hacerse a una tasa muy moderada para los propietarios de esas mercancías; se realizará de este modo esa unión del capital con la mano de obra que es la fuente de todo progreso.⁴⁰

Vale decir que Godio pretendía que su puerto operase como un factor de desarrollo de sus colonias, a través de una vasta red ferroviaria que confluía para sacar la ingente producción. Colonias y puerto se daban la mano. Tal es así que posteriormente, en 1903 el ministro Giovanni Giolitti firmaba una carta de recomendación que obra en la Prefectura de Módena por la cual tenemos constancia que Godio proseguía con sus ideas de colonización en la Argentina (y además, da cuenta del nivel de contactos que poseía):

El abogado Guglielmo Godio, de acuerdo con respetables personas de esa provincia y con pleno acuerdo con

³⁸ Kunkler, L.V *Rapport de l'ingenieur chef de la mission d'études*, 1901, pp. 2 y 3.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Idem*. p. 15.



la embajada de la república argentina [sic], organiza la concesión de terrenos en aquella república con el objetivo de transportar familias de trabajadores de ese provincia. Le ruego, en cuanto pueda hacer falta, de facilitar a aquél toda obra que pueda volverse útil a la clase trabajadora.⁴¹

En las conclusiones de su informe, los ingenieros franceses apuntan:

Debemos reconocer que los comienzos de la empresa serán modestos, si se los compara con los grandiosos trabajos de los puertos de Buenos Aires y de La Plata, pero estamos convencidos que solamente procediendo así la República podrá estar dotada, en breve, de un puerto de aguas profundas y entonces, cuando ese gran problema a la vez comercial, financiero, social y político sea resuelto, las miras se alejarán, los trabajos tomarán un carácter menos rastrero: las vías férreas, particularmente, se multiplicarán en la Pampa, y a través de los ricos valles de los ríos Negro y Colorado; y una de ellas no tardará en franquear la cordillera, para hacer la unión de los dos Océanos; el gran puerto de la República se convertirá en cabeza de línea de un nuevo Transcontinental [...] Entonces, Puerto Belgrano tendrá un tráfico igual al de los grandes puertos de Europa y podrá verdaderamente llamarse “Nueva Liverpool”.⁴²

¡Nada menos que el proyecto del Trasandino, vinculando los océanos Pacífico y Atlántico, haciendo del puerto de Godio un emporio comercial único!

¡Qué bomba lanzó el italiano en Bahía Blanca! ¡Cómo agitó las aguas! Desde un principio, una parte de la opinión pública se puso en contra de esta idea, argumentando de diferentes maneras. El principal portavoz de los opositores a la idea fue el vespertino *La Opinión*, dirigido por Ciriaco Mata, destacado martillero y socio fundador de la Sociedad Rural local.

Creemos que esos proyectos son muy vastos, muy estudiados y que abarcan un verdadero plan de colonización y desarrollo de esas latitudes australes, expresa un diario bahiense. Pero obras de esa magnitud sólo son realizables en lo porvenir. Nuestro desarrollo actual no es susceptible a hacer remunerativas obras tan colosales.⁴³

Lógicamente, las críticas formuladas fueron de carácter económico, y tenían por fin remarcar la situación del comercio bahiense cuya prosperidad se vería amenazada por un puerto lejano:

Preguntémosnos, ante todo: ¿El lugar señalado, consulta las necesidades de nuestra plaza comercial, puede ser propiciado por nuestra población como factor de su progreso y obra de su futuro engrandecimiento? Creemos que no. ¿Pudiendo ser susceptibles nuestras aguas de recibir y satisfacer ese puerto y sus necesidades, á qué de una ubicación tan lejana que implica un

recargo de fletes y la muerte de nuestra ciudad por la vida, la actividad y el movimiento que habría de llamar ese puerto á construirse? [...] ¿Qué necesidad de ese puerto allí, cuando puede hacerse aquí, a nuestras puertas, sin mayor dificultad y sin ocasión de ruina a nuestra ciudad?⁴⁴

Y aventura la siguiente hipótesis para explicar el emplazamiento del proyecto: “La base de estos proyectos es de por sí sospechosa [...] Un negocio de tierras y terrenos de aquel paraje, es lo que sintetiza esa ubicación”.⁴⁵

En un punto la opinión no dejaba de ser atendible cuanto que, por aquel entonces, y pese a los recientemente iniciados trabajos de la Base Naval, Puerto Belgrano era poco más que un desierto arenal y la comunicación con Bahía Blanca era difícil pese a la existencia del llamado ferrocarril estratégico (La futura ciudad de Punta Alta apenas se asomaba en ese entonces con apresuradas casas puestas en paralelo de las vías de ferrocarril, hogar improvisado de los obreros y de otros pobladores que se atrevían a desafiar el desolado paisaje).

Por el otro, había conciencia de que en derredor del nuevo puerto podía surgir un núcleo urbano que usufructuase la intensa actividad comercial derivada y rivalizara con Bahía Blanca ventajosamente.

No faltará quien observe que la Empresa del Sur nos aprovecha y hasta ahoga, si tanto se quiere [...] Trabajemos para que el Sur modere sus tarifas, para que concluya sus obras del muelle tan reclamadas y hasta favorezcamos á toda empresa particular que intente de buena fé la construcción en nuestra ribera de todo trabajo que implique un adelanto, un progreso o satisfaga una necesidad de nuestra población y su comercio. Pero no vayamos a facilitar su negocio á los que se presenten con delirios ó fantaseos que luego habrán de traducir en amargos desengaños, sino en pérdidas irremediables.⁴⁶

Resumiendo: Bahía Blanca necesitaba otro puerto; pero cercano a la población, de manera que compitiera con el existente, abaratará costos y afianzara el potencial de la ciudad, sin establecer un polo económico rival. Tal era, en términos generales, los objetivos de la lucha planteada por la burguesía comercial bahiense.

Así como los opositores contaban medios de prensa aliados, el matutino liberal *El Heraldo*, de Salvador Dufaur era uno de los diarios que representaba a quienes veían benévolamente al proyecto Godio. Así, más allá de la esperanza que emana de algunas notas, la defensa se realizaba atacando el principal argumento sustentado por *La Opinión*, respecto de la formación de un polo económico cercano al futuro puerto.

El puerto comercial en Arroyo Parejas [sic] ó en sus inmediaciones construyera la empresa Godio sería, no hay duda, como todos los puertos de gran movimiento,

⁴¹ Cit. por Bertugli, Monica *L'emigrazione delle comunità montane dell'Appennino modenese ovest dall'unità d'Italia al secondo dopoguerra*, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, Facoltà di Economia, (Tesis de licenciatura de Economía Empresarial), año 2001/2002, pp. 33-34.

⁴² Idem, p. 16.

⁴³ *La Opinión*, 18 de octubre de 1899, p. 1.

⁴⁴ *La Opinión*, 24 de octubre de 1899, p. 1.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *La Opinión*, 25 de octubre de 1899, p. 1, col. 4.



un centro de actividad, sería lo que el puerto Madero en la capital federal, el puerto de Hamburgo, el puerto de Londres y tantos otros, pero no sería jamás el centro donde se efectuaran las transacciones comerciales de cualquier índole que ellas sean.⁴⁷

Al día siguiente, el diario se preguntaba cuántos consignatarios estarían dispuestos a trasladar sus oficinas comerciales al nuevo puerto. Y se responde, con vehemencia:

Ninguno, absolutamente ninguno, y nadie se moverá de nuestra ciudad: el emporio del comercio estaría siempre aquí y en el puerto habría una población numerosa, si se quiere, pero compuesta del gremio obrero como en todas partes⁴⁸

Otro periódico que defendió desde el inicio el proyecto Godio era *La Nueva Provincia*. Unos meses después de la conferencia en el *Hotel Londres*, se editorializaba acerca de las buenas perspectivas acerca de la formación del grupo capitalista que proveería los fondos necesarios para el puerto:

[...] El proyecto del ingeniero Godio, de proyecciones colosales, sigue su laboriosa gestación, desprendiéndose de las investiduras fantásticas y utópicas con que la imaginación pública se lo forjó, para tomar las formas de las cosas reales [...]

Se iniciará en buen momento la discusión de asunto trascendental para los intereses, no sólo en Bahía Blanca, sino de todos los centros poblados del Sud de la provincia.

El muelle del FC Sud único medio de embarque de que dispone la exportación desde hace varios años, es tan reducido, deficiente, molesto y perjudicial, que escasamente alcanzaría para brindar al comercio de cabotaje, las comodidades más imprescindibles [...]

Estas verdades de carácter axiomático que se vienen repitiendo desde tiempo remoto, son estimulantes poderosos para que la empresa que representa el ingeniero Godio se lleve á cabo en plazo perentorio y para que el congreso nacional la estimule con una pronta sanción.

La realización del proyecto del ingeniero Godio importará también para Bahía Blanca, un paso avanzado hacia el anhelado proyecto de verla instituida en capital de una nueva provincia.⁴⁹

⁴⁷ *El Herald*, 17 de septiembre de 1900, p. 1.

⁴⁸ *El Herald*, 18 de octubre de 1900, p. 1.

⁴⁹ *La Nueva Provincia*, 6 de abril de 1900, p.1 A fines del siglo XIX, por el acelerado desarrollo de la ciudad, y por su gran distancia respecto a La Plata, surgió la idea de crear una nueva provincia, de la cual sería la capital. (El nombre del periódico-devenido en el principal medio bahiense- así lo atestigua). Capital de una nueva provincia al sudeste bonaerense, de La Pampa o de una nueva entidad-Comahue- que comprendía a Río Negro y Neuquén: todas estas posibilidades se barajaron en algún momento y todavía está en la agenda de algunos sectores. (Véase: Equipo de Investigaciones Históricas, Etchepareborda, Roberto (coord.) *Bahía Blanca. Una nueva provincia y diversos proyectos para sus capitalización*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1972 y el más reciente: Loewy, Tomás "Provincia SO bonaerense. Vigencia de una idea centenaria", en C. de Bulnes, Mabel y Marcilese, José (eds.) *Cuestiones Políticas, socioculturales y económicas del sudoeste Bonaerense*, actas de las IV Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense, Ba-

Final de la aventura

Pese a todo ese reguero de tinta, el puerto de Godio estaba solo en el papel. Todavía no se había puesto en juego el grueso del capital requerido, calculado por el semanario *The Review of the River Plate* en cerca de 80 millones de francos (unos 16 millones de pesos)⁵⁰ ya que los estudios, si bien ampliamente favorables, eran solamente preliminares. Lo cierto es que Godio no logró hacerse nunca del dinero requerido. Finalmente, en 1902, el gobierno le aplicó una multa de \$ 200.000 por incumplimiento de los términos del contrato al no iniciar las obras en Arroyo Pareja.⁵¹ suma que le fue confiscada definitivamente en 1905 y ya nadie volvió a hablar del tema.⁵²

También en ese año es cuando se posee la última noticia de actividades públicas de Godio (su aceptación para brindar una conferencia sobre Dante Alighieri, en Madrid).⁵³ ¿Murió? ¿O simplemente se retiró de la escena? Lo ignoramos, pero para el caso, lo mismo da: 1905 es el año en que Godio hace mutis de nuestra historia portuaria.

El puerto Godio. Como se vio, un proyecto grandioso que terminó en un fiasco colosal. Sin embargo, el proyecto marcó el inicio, tímido es cierto, de la irrupción del gran capital francés a la zona de la bahía Blanca. Fue el primer intento serio que conociéramos de inversiones de capital proveniente directamente de Francia en un área sensible de la economía local, como lo era el sistema portuario. *Hersent* realizó (vía el ingeniero Kunkler) los primeros tanteos en una zona en que, pocos años después, sería uno de los focos de inversión en la Argentina, además del puerto de Rosario.

Vale la pena detenerse a remarcar dos aspectos que vendrán constantes en el diseño del capital francés. Por un lado, la elección del área de Puerto Belgrano, más específicamente la desembocadura del Arroyo Pareja, para la erección de un gran puerto comercial. El área, de ahí en más, vería sucederse velozmente una serie de proyectos, concretados unos, fallidos otros, pero todos con la participación de *Hersent et Frères*: el muelle comercial dentro de la Base Naval (concesionado en 1906 y finalizado en 1911) y el Puerto Comercial de Arroyo Pareja, que comenzó a construirse en 1912 bajo la dirección del ingeniero Pagnard y que, si bien no llegó nunca a completarse conforme al plan original, constituye la base de lo que hoy

hía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 2007).

⁵⁰ *The Review of the River Plate*, 26 de octubre de 1901, p. 649.

⁵¹ Véase ídem, 3 de mayo de 1902, p. 945.

⁵² Véase *The Review of the River Plate*, 19 de mayo de 1905, p. 1009.

⁵³ Ateneo de Madrid, Biblioteca Digital "Carta de Guillermo Godio aceptando la invitación del Ateneo para dar una conferencia sobre Dante Alighieri", Milán, 16 de junio de 1905 (Autógrafo), Signatura, pp. 2-40 (http://www.ateneodemadrid.com/biblioteca_digital/cartas/CartasGP-02-040.htm).



es Puerto Rosales.⁵⁴

Por el otro, el trazado de una vía férrea que, partiendo de ese muelle, vaya al área agrícola santafesina que experimentaba por esos años un *boom* económico y productivo. Ese trazado corría paralelo, si bien un poco más occidental, con lo que luego sería el del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. La terminal de la línea, por el norte, era la localidad de Rufino, en el extremo de Santa Fe donde confluyen los límites de esta provincia con las de Córdoba y Buenos Aires. Por ese entonces, Rufino era un nudo ferroviario de importancia, ya que a partir de allí, se podía ir por tren ya a Rosario por la línea Venado Tuerto; a Córdoba por Villa María; o a Cuyo, a través del ramal Villa Mercedes, San Luis y Mendoza. Desde allí era fácil extender la línea a Rosario cuando este puerto estuviera terminado y operando.⁵⁵

¿E Italia? ¿Dónde quedaba la *bella Italia* en todo esto? Evidentemente pese al *status* de potencia que se le asignaba en el concierto mundial, lo cierto que estaba muy por debajo de países como Gran Bretaña, Francia o Alemania en cuanto a desarrollo económico y militar. En cuanto a su política expansionista, sus avances en África fueron siempre limitados: logró sólo asentarse en la franja mediterránea de Libia y en la actual Somalia y sus pretensiones sobre Etiopía se vieron frenadas por el vergonzoso desastre de Adua de 1895. Precisamente esta batalla marcaría un cambio en la política colonial italiana, que acalló sus expectativas por el momento.⁵⁶ En ese contexto, las perspectivas de Godio resultaban un tanto anacrónicas, en cuanto un apoyo del gobierno a sus proyectos. Empero sería interesante estudiar las vinculaciones de nuestro hombre con Luiggi, quien, como sabemos, fue recomendado por el rey Humberto a instancias del gobierno argentino, para la construcción de la Base Naval.

Y finalizaremos con Godio. Personaje exótico, sí, pero perfectamente posible en ese *fin de siècle* diverso en que las aventuras y los aventureros buscaban una salida política, literaria, y hasta física a lo exótico. *The white man's burden* ... ¿Cómo no buscar un aire de familia en Salgari y hasta en Rimbaud? ¿Cómo no referenciarlo a personajes igualmente polifacéticos de nuestro medio, como Mitre (político, militar, periodista, historiador, poeta y hasta traductor del Dante y de Homero) o Mansilla (también mi-

litar, también escritor, viajero, diplomático)? Y en última instancia, ¿cómo no pensar en personajes más o menos oficiosos como el filibustero William Walker y sus peripecias en América Central y el fallido Rey de la Araucanía y Patagonia, Orélie Antoine de Tounens?

¡El imperialismo! ¿Podemos pensar que tras ese rostro afable, cordial, de *causeur*, que le asignan las crónicas se oculta un simple expedicionario atraído por los sitios lejanos, con el mero placer de explorar o de satisfacer su vanidad? ¿O un aventurero de los negocios, tras la pista de una fácil ganancia? Que la faz simpática de nuestro personaje no oculte la seriedad del asunto y que obre como atractivo para posteriores y profundas investigaciones que Guglielmo Godio reclama a gritos desde el fondo olvidado de nuestra historia.

Recibido: 31/05/2010

Aceptado: 06/07/2010

⁵⁴ Para una síntesis de estos proyectos y sus implicancias, véase Chalier, Gustavo "El Puerto Comercial de Punta Alta", en *El Archivo*, publicación periódica del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, año II, N° 4, Punta Alta, septiembre de 2002, pp. 2-9.

⁵⁵ Véase Chalier, Gustavo "El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)", en *Cuadernos del Sur*, N° 34, Bahía Blanca, Departamento de Humanidades/Universidad Nacional del Sur, 2005, p. 316.

⁵⁶ Véase García Sanz, op.cit, p.120. La infausta aventura etíope de Mussolini será presentada como vindicatoria de Adua por la propaganda fascista.