

Muelles, concesionarios y empresarios del interior: la política portuaria en debate. Bahía Blanca entre 1880 y 1914

Florencia Costantini*



12-34

Resumen

El siguiente artículo explora las acciones y los debates suscitados en torno a la política portuaria en el partido de Bahía Blanca entre 1880 y 1914. Para ello, se rastrean los proyectos presentados al poder político y los caminos seguidos por el Estado nacional, así como las repercusiones que provocaron sobre los comerciantes mayoristas bahienses ligados a la importación y la exportación. De ahí se concluye que para el espacio primó la iniciativa privada, lo que derivó en ventajas monopolísticas por parte de dos empresas, y, si bien el Estado intentó la gestión directa, su labor fue tardía y poco sistemática. Los comerciantes, por su parte, se orga-

Abstract

This article explores the actions and debates around port policy in the District of Bahía Blanca. For this reason, the projects presented to the political power and the paths followed by the national State, as well as the repercussions they caused on the wholesale merchants of Bahía Blanca, who are linked to import and export, are tracked. It is concluded that private initiative prevailed for the space, which resulted in monopolistic advantages on the part of two companies and, although the State tried direct management, its action was late and not very systematic. The merchants for their part, organized themselves corporately

* CONICET - Centro de Estudios Regionales, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. Correo electrónico: flor.costantini@hotmail.com.ar.

nizaron corporativamente con el fin de elevar sus demandas, pero, al calor de las acciones oficiales y privadas, estrecharon lazos con las firmas radicadas. No obstante, esto fue una construcción durante el periodo donde se pueden detectar dos momentos diferentes en la política portuaria. En el primero, los Gobiernos tendieron a priorizar una política de concesiones, especialmente hacia empresas ya consolidadas en el rubro de las comunicaciones. En el segundo, el Estado tomó un rol directo para solucionar la cuestión portuaria a raíz de las demandas de los empresarios locales y de nuevas visiones en torno a su accionar en la economía.

in order to raise their demands, but in the heat of official and private actions, they strengthened ties with the established firms. However, this was a construction during the period where two different moments in port policy can be detected. In the first, governments tended to prioritize a policy of concessions, especially towards companies already consolidated in the communications sector. In the second, the State took a direct role in solving the port issue as a result of the demands of local businessmen and new visions regarding their actions in the economy.

Palabras clave

puertos
Estado
empresarios

Keywords

ports
Estate
entrepreneur

Fecha de recepción

28 de septiembre de 2021

Aceptado para su publicación

28 de abril de 2022

Introducción

En su artículo 9, la Constitución de 1853 —adoptada por la provincia de Buenos Aires en 1860— solo reconocía la existencia de las aduanas nacionales sobre el territorio, brindándole al Congreso la potestad de sancionar sus tarifas, y al mismo Estado nacional, su organización y regulación. El mencionado artículo buscaba solucionar una situación cara a la organización nacional, la articulación de las provincias en un mercado nacional en génesis, a la vez que centralizar bajo su órbita los ingresos aduaneros. Hacia 1880, saldadas algunas de las dificultades en este camino, como la eliminación de las aduanas interiores, la federalización de la de Buenos Aires y la libre navegación de los ríos, nuevos desafíos se presentaban para las élites políticas en la organización de sus puertos. Ello se debía a la construcción de un modelo económico que tenía en la exportación de productos primarios su actividad dinamizadora, y a que las sucesivas campañas de avance sobre el territorio indígena habían incorporado más de tres mil kilómetros de costa atlántica. ¿Cómo llevaron adelante esta tarea los políticos de aquel “orden conservador”¹? ¿Qué rol les cupo en ello a los Gobiernos y a los particulares?

Si bien Lázaro (1992) abordó los puertos de la república durante el periodo agroexportador, poco se ha dicho acerca de su impacto en el empresariado del interior y, consecuentemente, sobre la dinámica de los elencos políticos. En efecto, el presente artículo se propone problematizar la cuestión portuaria a partir de dos nuevas áreas de interrogantes historiográficos. Por un lado, los debates en torno al “orden conservador” como un bloque homogéneo temporal y territorialmente². Por el otro, la emergencia de empresas y empresarios del interior cuyos itinerarios permiten complejizar la economía no solo nacional, sino también en el interior de la región pampeana³. Siguiendo a Lázaro, que concluye que el desarrollo portuario tuvo particularidades territoriales en lugar de constituir un sistema interrelacionado, partimos del supuesto de que la política portuaria hacia Bahía Blanca entre

¹ Recuperamos la conceptualización de Botana (1985) a propósito de la dimensión estatal y política del periodo, entendiendo que dicha perspectiva se encuentra siendo revisitada y problematizada a la luz de nuevos interrogantes y evidencia empírica, como se verá más adelante.

² Los nuevos abordajes han girado en torno a la complejidad intrínseca dentro del aparato estatal (Bohoslavsky y Soprano, 2010; Plotkin y Zimmermann, 2012) como multifacético y complejo. Lo propio se ha hecho en relación al campo político y sus élites, involucrando nuevos actores (como las provincias y regiones) y prácticas para una visión más flexible, dialógica y específicamente política del periodo (Cucchi y Rojkind, 2018).

³ En los últimos años, una serie de estudios con escalas más reducidas han problematizado la forma en que diferentes grupos de empresarios o individuos se han articulado a las tendencias nacionales. Remitimos aquí solo una parte de estos estudios, por ejemplo, para la provincia de Buenos Aires: Míguez (1985), Zeberio (1991), Balsa (1993), Reguera (2006), Hora (2015), entre otros.

1880 y 1914 resultó variable en cuanto buscó responder a demandas de diferentes actores involucrados: empresas extranjeras, empresarios regionales que buscaban consolidar sus intereses sectoriales y la dinámica propia del campo político.

Para ello, reducimos la escala de observación hacia Bahía Blanca, cuyo tráfico marítimo en el lapso de estudio tendría un desarrollo exponencial, situándose en 1914 como el tercer puerto exportador del país⁴. Este asentamiento estaba en plena expansión debido a los flujos de inmigrantes y a la puesta en producción de las tierras de la frontera sur, dadas las sucesivas campañas para eliminar la existencia autónoma de los grupos indígenas y la enajenación de sus tierras al capital privado.

A partir de fuentes oficiales, como informes, legislación y los diarios de sesiones del Congreso Nacional, buscamos dilucidar los mecanismos de acción de los Gobiernos a propósito de la cuestión portuaria en Bahía Blanca. Para reconstruir los posicionamientos de los actores de la sociedad civil —en particular, nos interesan los empresarios—, nos basamos en la prensa local y en las circulares del gremio de comercializadores bahienses, el Centro Comercial de Bahía Blanca.

En el primer apartado enfocamos en los principales debates acerca de los puertos y su estructuración en el territorio nacional, como también delineamos presupuestos teóricos que orientan la pesquisa. Luego de una presentación de la zona de análisis, nos detenemos en las políticas de puertos para Bahía Blanca, a las que dividimos en dos periodos, que se corresponden con los dos apartados sucesivos, en función del rol que tomó el Estado a propósito de los puertos en el sur bonaerense: un primer momento, caracterizado por la tendencia a priorizar las políticas de concesión, y un segundo periodo, marcado por su intervención activa a partir de la emergencia de nuevos actores que lo interpellaron.

Puertos y Estado en Argentina. Aportaciones historiográficas y nuevas problemáticas en los últimos años

La temática portuaria constituyó un asunto de vital importancia en la agenda de los Gobiernos del período, en especial porque allí se condensaban intereses motores de la economía agroexportadora: aquellos relacionados con la conexión con el

⁴ De exportar 1120 de pesos oro en 1887 pasó a un total de 69 010 pesos oro en 1912 (Vázquez Presedo, 1971). En lo que respecta a los cereales, en los años 1905 y 1906 se apreció una mayor cantidad de trigo exportado que Rosario, concentrando un 29 % y 32 % del total del país (Rögind, 1937).

mercado mundial en materia de exportaciones e importaciones⁵. Curiosamente, su estudio por parte de la historiografía no ha sido tan profuso como otras ramas de la economía. Durante el siglo XX, buena parte de sus análisis los articularon a la dinámica de los ferrocarriles porque la mayoría se encontraba en las carteras de inversiones de dichas empresas. Por ejemplo, autores como Scalabrini Ortiz (1958) y Ortiz (1971) exploraron los puertos desde una escala nacional como espacios privilegiados para abordar la penetración del capital extranjero y que coadyuvaron a reproducir un esquema económico y productivo escasamente federal y autónomo, generando una serie de escollos para el crecimiento económico.

Más acá en el tiempo, Lázaro (1992) analizó los puertos de manera diferenciada de los ferrocarriles para explorar las vinculaciones entre el Estado, los capitales privados y la economía durante el periodo de la gran expansión agraria. En concordancia con las nuevas tendencias historiográficas, Lázaro se basó en el estudio de diferentes casos. A partir de su comparación, que incorporó a la región de Bahía Blanca, la autora concluyó que la expansión portuaria no constituyó un “sistema” porque no priorizó complementarse con la producción de la totalidad del territorio nacional, sino que estuvo marcada por la presencia y las necesidades del capital extranjero y de la región pampeana. En este contexto, el Estado tuvo dos roles: por un lado, preservar y proteger el capital extranjero, y por el otro, construir puertos, tarea en la que tuvo escaso éxito, a excepción del de Buenos Aires. Lázaro generó una tipología para atender esta diversidad, en la que distinguió puertos con monopolio absoluto del capital extranjero, conjunción de capital nacional y extranjero, y otros de iniciativa estatal. Lejos de trazar un panorama armónico, la autora entendió que la constitución de los mismos estuvo determinada por las lógicas de las empresas extranjeras y sus negociaciones con el Estado.

Los estudios de los últimos años sobre los ferrocarriles⁶ han buscado renovar antiguas miradas al incorporar las agencias estatales, redimensionando el rol de lo público en la estructuración de un sistema férreo y utilizando la perspectiva de la historia de empresas para particularizar sobre su funcionamiento interno (Schvarzer *et al.*, 2007; Justo López *et al.*, 2016). Un análisis reciente de este estilo para los puertos fue realizado por Prieto (2021), quien, a partir del enfoque de políticas públicas, abordó la gestión provincial del puerto de La Plata desde 1883 a 1904, cuando fue traspasado al poder nacional. Partiendo de la noción

⁵ Dicho esto, el presente análisis deja de lado la labor estatal militar y la construcción de un puerto de este tipo en la región: la Base Naval Puerto Belgrano. La ley que lo reglamentó data de diciembre de 1896 y su edificación se inició dos años después. Para mayor información sobre este emprendimiento, puede consultarse Cernadas *et al.* (1997) y Chalier (2010b).

⁶ Incluidos en lo que se perfila como una “nueva historia ferroviaria latinoamericana” (Gómez y Vidal Olivares, 2019).

del Estado como espacio complejo, su análisis abordó los actores y las agencias públicas existentes en su administración.

En lo que concierne a los puertos de Bahía Blanca, los trabajos se han centrado en diferentes dimensiones, ya que, como realidad compleja, estos espacios involucran una serie de variables que pueden ser analizadas a través de interrogantes dispares (Sandrín y Biangardi, 2015). Ortiz (1941; 1958) los abordó tempranamente en una serie de conferencias que brindó al visitar la ciudad a mediados del siglo XX. Apoyado en un bagaje teórico de corte nacionalista, su examen constituía una dura crítica a la preeminencia de intereses extranjeros y agropecuarios por sobre los industriales y el federalismo. Esta línea fue continuada por investigaciones que ahondaron sobre los impactos de los puertos en la economía regional, como la de Rodríguez *et al.* (2000). La cuestión social y la situación de sus trabajadores también fue objeto de indagación desde el marco de la conflictividad obrera (Fanduzzi, 2007). En consonancia con las nuevas aproximaciones sobre los ferrocarriles, la labor de las empresas en la ciudad y sus efectos sobre la infraestructura fueron trabajadas por Guerreiro (2011). Específicamente para el caso de los capitales franceses en la zona, Chalier analizó el puerto de Arroyo Pareja a partir de los agentes involucrados y las luchas con las empresas inglesas asentadas en Bahía Blanca (2005; 2012a).

Si bien las investigaciones anteriores han reafirmado la relevancia que la infraestructura portuaria brindó al desarrollo de la producción del sur bonaerense y parte de los Territorios Nacionales, poco se ha explorado la manera en que dichas empresas se articularon con los empresarios asentados en Bahía Blanca. A su vez, no han sido suficientemente problematizadas las interpelaciones que los grupos regionales hicieron al Estado para lograr objetivos económicos. Los estudios han priorizado la importancia de estos espacios en el crecimiento económico nacional en detrimento de las vinculaciones que establecieron con agentes circundantes y participantes en las cadenas de comercialización que se enlazaban. Como excepciones podemos mencionar los trabajos de Chalier (2011), para el caso de los comerciantes de Punta Alta, y de Videla (2009), que buscó atender el posicionamiento de la Bolsa de Comercio de Rosario frente a la concesión del puerto. Si bien ambos estudios se concentran en momentos puntuales y no realizan un desarrollo diacrónico de dichos posicionamientos, permiten observar que, aunque la tendencia de la política portuaria antepuso la producción pampeana, la diversidad de actores en la misma y las complejas redes de comercialización que anudaba generaron tensiones en sus desarrollos.

Si atendemos a los nuevos abordajes sobre el orden conservador y el Estado — enmarcados en la renovación de la historiografía política latinoamericana— que dan cuenta de su especificidad política, entonces no podemos pensar que el actor estatal solo respondió a las presiones del capital extranjero en cuanto a la polí-

tica portuaria, sino que también tuvo que mediar entre los diferentes sectores de la sociedad civil: grandes empresas, empresarios regionales, facciones políticas, agentes estatales, entre otros. El presente trabajo retoma estos presupuestos para problematizar las confluencias entre capital extranjero y Gobierno, y entre estos actores y los empresarios de Bahía Blanca. Para esto, concebimos las políticas como “nudos” que enlazan diferentes demandas de las sociedades en las que se insertan y del mismo Estado (Oszlack y O’Donnell, 1981). En este sentido, nos enfocamos en reconstruir las políticas a propósito de los puertos de Bahía Blanca, brindando especial énfasis al momento de su diseño y el rol de los empresarios regionales.

Siglo XIX: la construcción del monopolio y el Estado como habilitador de concesiones

Con un fin principalmente defensivo, la construcción de un desembarcadero en la región de la bahía en el sur bonaerense argentino fue uno de los motivos para la construcción del fuerte Fortaleza Protectora Argentina en 1828, que resultó el antecedente del poblado de Bahía Blanca. El primer puerto en fundarse fue conocido como “puerto viejo” y estuvo ubicado en la desembocadura del arroyo Napostá. Si bien no contamos con estudios que analicen el impacto de dicha política, en documentos del periodo pueden verse demandas al Gobierno para una mayor ocupación del puerto, ya que precisaba obras de balizamiento e infraestructura. Los principales contactos se realizaban con Buenos Aires, donde se ubicaban los cueros, trigos y lanas, y recién en 1882 comenzó la aduana local a percibir rentas (Caronti *et al.*, 1869).

El propósito de ubicar el puerto como punto del comercio interregional e internacional pudo ser cumplimentado a partir de dos condiciones. Por un lado, la expansión de las diferentes empresas de ferrocarril que avanzaron en la construcción de muelles propios para desagotar la producción regional. Por el otro, la eliminación de la existencia autónoma de los pueblos indígenas con las sucesivas campañas de penetración en el territorio y, finalmente, con aquella encabezada por Julio A. Roca, que aceleró el proceso de privatización de tierras.

La primera concesión de un puerto a una empresa en la costa de Bahía Blanca tiene su antecedente en la Ley nº 1447, del 23 de enero de 1881, en la cual se aprobaba la extensión del ramal del Ferrocarril del Sur (FCS) de Azul a Bahía Blanca, al igual que la prolongación de las líneas de telégrafo (Ketzelman y de Souza, 1930). Inmediatamente, la empresa pretendió asegurar un desembarcadero propio en la costa para ingresar los materiales necesarios de la obra que estuviera más cerca que el puerto “Viejo”. El Ejecutivo firmó un decreto el 29 de enero de 1883 en el que se le permitía construir un muelle exclusivo para ingresar el mate-

rial necesario. En abril del mismo año, un representante de la firma le exigió al Ministerio de Obras Públicas revisar el decreto con ciertas demandas, entre las que podemos destacar: ampliar la transacción a otros artículos durante veinte años, anular la obligación de ceder las tierras cuando el Estado lo precisara, suprimir la necesidad de presentar anualmente las tarifas de cargas y descargas para su aprobación. La empresa argumentaba que había sido la primera en demostrar la viabilidad del puerto de Bahía Blanca, no pedía protección gubernamental y había sido la firma que más capital había invertido en el país sin subvenciones o garantías (Lázzaro, 1992). El Gobierno se negó a otorgar los beneficios demandados. No obstante, en julio de 1883 una resolución prorrogó hasta 1902 la explotación del muelle de Bahía Blanca por parte del FCS. Como contraprestación, la empresa debía erigir una serie de edificios donde se asentarían dependencias del Estado, como las Oficinas Fiscales de la Nación, la Subprefectura y Rentas. En 1896, cuando la empresa accedió a prolongar la vía hacia el Neuquén mediante la ley n° 3344⁷, se sirvió de esta situación para negociar en el contrato la extensión del plazo de concesión del puerto. El Gobierno estableció que las tarifas cobradas en el mismo no deberían ser más altas que las que se percibían en el puerto de Buenos Aires, al mismo tiempo que obligaba la extensión del telégrafo hacia los Territorios Nacionales en paralelo a los ramales (Röging, 1937).

Empero, esta no fue la única concesión que se debatió y aprobó en los recintos gubernamentales. En este primer periodo, diversas compañías buscaron usufructuar las oportunidades que se abrían, mientras que el poder político combinó diversas modalidades. La tabla I lista los proyectos comerciales para el estuario de Bahía Blanca, en donde podemos advertir dos momentos de la política portuaria. Durante el primero, el poder político actuó como un habilitador de concesiones para, en un segundo momento, avanzar en proyectos que implicarían la construcción de un puerto estatal.

Durante las últimas décadas del siglo XIX, primó la vocación de los Gobiernos por concesionar la construcción y la gestión de los puertos a privados, mientras el Estado se encauzó hacia las labores militares, operando una división de tareas con las transacciones comerciales, que quedaron en manos de capitales particulares a través de una política de concesiones que era labor del Congreso Nacional regular. Ciertamente, con la mencionada ley de expansión del ramal del FCS, en 1885 se inauguró el Puerto Comercial en la costa de Bahía Blanca, que fue renombrado en 1900 como Ingeniero White.

⁷ La extensión de la línea respondió a intereses en torno a la defensa nacional, ya que las tensiones con Chile se encontraban en aumento. Esta situación apremiante para el Gobierno le permitió buenas negociaciones a la empresa, que se aseguró de extender otras prerrogativas, como las impositivas (Lázzaro, 1992).

Tabla 1. Proyectos para concesión de muelle en el partido de Bahía Blanca según empresa, año de presentación, aprobación del Congreso Nacional y concreción

Presentado por	Fecha de presentación	Aprobación	Concreción
Ferrocarril del Sur	1883	Sí	Sí: Puerto Comercial luego llamado Ingeniero White
Ignacio Planes	1883	Sí	No
Oreiro & Cía.	1886	No	No
Dulzemann & Cía.	1888	No	No
Ferreyra & Cía.	1889	No	No
Luis Linck	1889	No	No
Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste	1896	Sí, ley 3351	Sí: Puerto Galván
Abreu, Istueta & Cía.	1897 (se presentó en dos oportunidades más en 1898 y 1900)	No	No
Guglielmo Godio	1900	Sí (se acoge a la ley n° 3908 que regula su concesión)	No
Ignacio Planas pide reconsideración	1903	No	No
Proyecto del diputado Federico Seguí	1903	Sí, ley n° 4294	Sí: habilitación comercial del puerto militar. Suspendido en 1906
Proyecto de ferrocarril presentado por Diego de Alvear incluye un muelle	1903	Sí	Sí: Puerto Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.

Practicar estudios para ferrocarril y puerto del Poder Ejecutivo	1904	Sí, ley nº 4335	Sí
Puerto Nacional por parte del Poder Ejecutivo	1905	No	No
Abel J. Pagnard	1908	Sí, ley nº 5574	Sí
Martinelli & Cía.	1908	No	No
Saavedra & De Bary	1911	No	No

Fuente: elaboración propia a partir de diarios de Sesiones del Congreso de la Nación 1884-1914; *LNP*, 1898-1914.

En este contexto en que el Estado se encargó de ponderar y habilitar concesiones, la mayoría de las iniciativas presentadas correspondieron a agentes que actuaron como promotores de inversiones. Su labor fue especialmente relevante debido al tipo de organización empresarial con la que arribaban las inversiones extranjeras de la época: las compañías legalmente autónomas (*Free Standing Companies*). Estas firmas, que se generaban en los centros financieros contemporáneos, estaban volcadas al rubro de servicios e industrias en los nuevos territorios que se incorporaban al mercado mundial⁸. A raíz de su estructura poco diversificada, nacían a la luz de proyectos puntuales que se avizoraban como ventajosos, aunque luego podían expandirse. Por lo general, tales proyectos eran concebidos por estos agentes locales, quienes, a causa de sus conocimientos sobre el terreno y la política vernácula, se encargaban de identificar negocios, proyectarlos, presentarlos al poder político para su aprobación, difundirlos en la opinión pública y luego, una vez obtenida la concesión, venderla a una de estas compañías, al Estado o coadyuvar a la formación de una nueva.

Este tipo de personajes podían ser de lo más variopintos: profesionales, como el ingeniero Pagnard (Chalier, 2012b); multifacéticos, como Godio (Chalier, 2010a);

⁸ Para una conceptualización de este tipo de firma desde la historia empresarial, cfr. Wilkins (1988) y Casson (1994). Para el caso de los ferrocarriles nacionales, Justo López habla de "promotores intermediarios" (1995).

grandes terratenientes, como Diego de Alvear; empresarios, como Abreu, o comerciantes, como Martinelli & Cía. Claramente, no contaban con los capitales necesarios para tamañas obras de infraestructura, por lo que obtener una concesión se convertía en un paso insoslayable para luego negociar con ella. Lo cierto es que estos mecanismos sirvieron para consolidar estrategias de acumulación empresariales y, al mismo tiempo, vincularon el mercado local con plazas extranjeras de capitales. La aprobación en las cámaras constituyó un cuello de botella para varios de los proyectos, como el de Oreiro, Dulzemann, Abreu, Istueta y Cía, entre otros, que no lograron obtener el visto bueno del Poder Legislativo. En efecto, durante el siglo XIX los proyectos portuarios aprobados fueron aquellos asociados a empresas ya asentadas en el país, con trayectoria en el rubro de las comunicaciones, y de capitales ingleses, como fue el FCS y el Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste (FCBBNO). Una excepción a esto fue Ignacio Planas, cuyo proyecto antecedió a la iniciativa del FCS, por lo que el Gobierno se apoyó en dicha concesión para iniciar la explotación de la costa.

De todos modos, cuando se erigió el Puerto Comercial (FCS) las demás proposiciones fueron desestimadas hasta la propuesta de la otra compañía inglesa: FCBBNO. La razón de este viraje respondió a beneficios sobre las arcas del Estado. Con la ley n° 3351 se saldaron las garantías atrasadas y futuras para el FCBBNO, que aseguraba la ley de concesión del 13 de marzo de 1889. Para cancelarlas, el Gobierno pagaba un monto a la compañía mientras anulaba la obligación de devolverlas y le autorizaba la explotación de un muelle (Pillado, 1899). Con intereses directos, el Estado quebraba el monopolio del FCS y, en sintonía con la política de ferrocarril, incentivaba la competencia a partir de la aprobación de otras concesiones. En 1901 se iniciaron las obras del FCBBNO llamado Puerto Galván, y un año después se inauguraba, para cabotaje primero y luego para ultramar.

Empero, a fines del siglo XIX, un informe del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires indicaba las dificultades del puerto del FCS, especialmente por su ubicación en bancos de fango, que obligaban al dragado para ampliaciones, y por “el monopolio que ejerce la empresa FCS que resulta que la actividad de los negocios se reduce a operaciones sobre determinados frutos del país” (Fogueroa, 1898: 168). El mismo escrito mencionaba los derechos de muelle diferenciales que hacía abonar la empresa, especialmente al tráfico de cabotaje, y la necesidad de solucionar esta situación cara a los intereses de los productores y comerciantes del sur bonaerense y territorios aledaños.

Los cambios en el nuevo siglo: los empresarios regionales y las posiciones del Estado

En efecto, para el 1900 se perciben cambios con respecto a la política portuaria en la zona que nos ocupa: se aprobaron tres proyectos —dos presentados por promotores y uno por una compañía de ferrocarril—, y el Estado realizó estudios y propuso la creación de un puerto propio. ¿A qué se debieron estas transformaciones? En primer término, el avance de la frontera productiva había aumentado los rindes de cereales sobre el sur bonaerense frente a una infraestructura portuaria que resultaba escasa para su salida hacia el exterior. En consecuencia, la presión de la opinión pública reparaba en las desventajas del monopolio portuario del FCS sobre el sur bonaerense y sus efectos en la competitividad de los productos agropecuarios de la región. En segundo lugar, un nuevo elenco político ocupaba progresivamente puestos en diferentes ministerios. Caracterizados por la historiografía como “liberales reformistas”, estaban ligados al ámbito intelectual con una tendencia científicista y anticlerical (Zimmermann, 1994). Aunque sus mayores innovaciones se centraron en el plano social, en el área económica se intentaron modificaciones, como estudiaron Regalsky y Salerno (2008) a propósito de la red de ferrocarriles y las obras sanitarias encuadradas dentro de la perspectiva de las empresas estatales⁹. Estas dos tendencias —aumento de rindes del *hinterland* del puerto y nuevas ideas y elencos en los Gobiernos— no solo fomentaron un cambio en el rol directo del Estado, sino que también abrieron el juego a nuevas empresas para concesionar la explotación de puertos.

Los cambios que se vivían en el sur bonaerense a causa de la expansión productiva conllevaron, asimismo, la conformación de un grupo de medianos empresarios dedicados a la comercialización y consignación de los productos del agro que, además, se volcaron al ingreso de mercaderías para una región que crecía en población y en ingresos económicos¹⁰. Tuvieron como espacio de negocios la plaza de Bahía Blanca y sirvieron de nexo entre los productores de la zona de influencia a la misma y los exportadores a través de circuitos de créditos y servicios (Ducós, 1902). Si bien su conexión como grupo mostraba antecedentes, su organización se institucionalizó frente al colapso portuario del año 1900. En aquel momento se visibilizó la inadecuada infraestructura portuaria para los crecientes rindes agrarios, situación que provocó una saturación y la consecuente acumulación de mercaderías sin desagotar en el tiempo estipulado, por lo que se alteraron los compromisos y los precios. Este hecho propició la conformación de una cor-

⁹ Del mismo modo, Campione y Mazzeo (1999) abordaron esta heterogeneidad de posturas en el interior del sector dirigente a partir de que se disgregara la tendencia privatista que había primado durante el gobierno de Miguel Juárez Celman hasta la crisis de 1890.

¹⁰ En un trabajo previo realizamos un rastreo de los imaginarios de dichos empresarios a partir del análisis de revistas comerciales (Costantini, 2021).

poración para realizar reclamos a la empresa y al Gobierno: el Centro Comercial de Bahía Blanca¹¹. Allí se reunieron consignatarios, barraqueros e importadores que veían alteradas sus actividades a raíz del accionar del FCS y de la traba que imponía a los barcos de cabotaje por sobre la exportación. Esta organización se sirvió de diversos mecanismos para asegurar sus labores en el puerto bahiense, entre los que se destacó la interpelación al Estado nacional, a cuyos ministerios envió peticiones para mejorar la situación, la organización de la cosecha y los depósitos de la aduana¹². Incluso, los ecos llegaron a la Sociedad Rural Argentina, que en sus Anales de 1900 exhortaba al Estado a que resolviera la situación por los perjuicios a los que eran sometidos los agricultores (Lázzaro, 1992).

Ante esta presión, el Estado tomó cartas en el asunto en torno a la problemática del sur. La primera solución fue presentada por el diputado Francisco Seguí e implicaba la habilitación de una fracción del puerto militar para tareas comerciales, previo reacondicionamiento del mismo. Según el legislador, aprovechar las instalaciones ya existentes resultaría en el abaratamiento de las cantidades invertidas para su puesta a punto. En su arenga en la Cámara de Diputados indicó que era necesario tener “una nueva puerta de entrada y salida de la nación, libre de toda empresa monopolizadora”¹³. A pesar de su sanción favorable, algunos diputados repararon en que la única empresa de transporte que llegaría al nuevo puerto era el mismo FCS, ya que detentaba la propiedad sobre la vía que unía la plaza bahiense con el puerto Belgrano¹⁴.

Si bien algunos pocos barcos utilizaron este espacio de embarque inaugurado a mediados de 1906, ciertos factores atentaron contra su desempeño, como su reducido tamaño, que no solucionaba el problema de fondo, la opinión del comercio bahiense sobre la lejanía de la plaza, la imposibilidad de establecer jurisdicciones claras entre la órbita civil y militar¹⁵ y la dependencia del FCS para su llegada.

¹¹ Algunas de las empresas y empresarios aquí representados eran Bartolomé Tellarini & Cía., Lanusse & Olaciregui, Diego Meyer & Cía., Geddes Hermanos, entre otros.

¹² “El Centro Comercial de Bahía Blanca” (30 de abril de 1902), *La Nueva Provincia (LNP)*, p. 2; “El próximo embarque de trigo” (4 de noviembre de 1905), *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca (RCCBB)*, p. 12; “El Ferrocarril del Sur” (11 de agosto de 1900), *El Heraldo*, p. 1.

¹³ Congreso de la Nación Argentina (1903), *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, p. 746.

¹⁴ “Intervención de los Diputados Luro y Vivanco” (1903), en Congreso de la Nación Argentina, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, pp. 744-745.

¹⁵ “El problema portuario” (3 de julio de 1906), *LNP*, p. 2.

En 1905 el tema volvió a ocupar la agenda pública, ya que nuevamente se produjo una aglomeración de tal magnitud que en las estaciones del ferrocarril de la zona no se aceptaban más granos para transportar. Ello se vio profundizado por la huelga de obreros portuarios que se desató en enero del mismo año. En marzo, el Centro Comercial envió una carta a los ministerios de Hacienda y Obras Públicas notificando sobre las demoras en los embarques y los procedimientos abusivos de la empresa¹⁶. Por su parte, los exportadores se reunieron con el ministro de Obras Públicas el 4 de marzo, y el día 10 enviaron una carta al FCS que tuvo difusión por diversos medios impresos. En el escrito responsabilizaban a la firma de las demoras y exigían, amparadas en el código comercial, que la misma se hiciera cargo de las sanciones y pérdidas que estaban experimentando las cerealeras por los compromisos adquiridos en diferentes plazas. Quienes firmaban la nota eran Bunge y Born, Dreyfus & Cía., Brauss, Mahn & Cía., Weil Hnos., Huni y Wormser y Paats & Cía.¹⁷.

Estos hechos llamaron la atención de varios medios de prensa y del mismo Gobierno, que apresuró una serie de proyectos con respecto a la temática portuaria. En primer término, sancionó la ley nº 4580, en la cual se habilitaba al estudio y proyección, por parte del Poder Ejecutivo, de puertos en el Atlántico con el concurso del capital privado. En segundo lugar, y basado en la legislación citada, el Ministerio de Obras Públicas presentó un proyecto para erigir un puerto en el estuario de Bahía Blanca cercano al militar. Tratado por la Cámara Baja el 29 de septiembre, se sancionó afirmativamente. En este caso, también fue el diputado Seguí quien presentó el despacho de la comisión, indicando que el nuevo plan capitalizaría el que había presentado anteriormente y daría una solución definitiva a los problemas que se daban en el sur de la provincia de Buenos Aires.

Para avanzar mientras el proyecto esperaba tratamiento en Senadores, el ministro de Obras Públicas inició los estudios para su emplazamiento¹⁸. Luego de viajes de estudio por parte de expertos, entrevistas y dichos a la prensa, el proyecto se diluyó porque no fue tratado en Senadores. Al año siguiente, la opinión pública bahiense esperaba que nuevamente se diera curso al proyecto en el ministerio, pero ello no sucedió: el Gobierno no tomó el asunto de los puertos del sur. El diario local *La Nueva Provincia (LNP)* lo atribuyó a la presión de las empresas de transporte extranjeras sobre el Gobierno, al egoísmo del entonces presidente Figueroa Alcorta, que se encontraba más enfocado en la dinámica partidaria y facciosa que en los “intereses generales”¹⁹, y al desinterés de los legisladores

¹⁶ “Centro Comercial de Bahía Blanca” (4 de marzo de 1905), *RCCBB*, p. 15.

¹⁷ “Puerto de Bahía Blanca” (5 de marzo de 1905), *LNP*, p. 1; “Los exportadores y el Ferrocarril del Sur” (14 de marzo de 1905), *LNP*, p. 1.

¹⁸ “El problema portuario” (23 de noviembre de 1906), *LNP*, p. 3.

¹⁹ “Producción y exportación. El problema portuario de Bahía Blanca” (11 de octubre de 1907), *LNP*, p. 3.

que no podían sacar tajada económica de ello porque no implicaba participar en ninguna empresa comercial²⁰.

Lo cierto es que la problemática anudaba debates en torno a la gestión directa o no del Estado en materia portuaria, lo que tampoco generaba consensos unánimes entre quienes habían movilizado la cuestión en un primer momento. El Centro Comercial objetó el accionar directo del Estado sobre la gestión de los puertos. Según esta institución, el problema tendría su solución a partir de la iniciativa privada, ya que el Estado era un mal empresario y administrador, como lo demostraba la gestión de los ferrocarriles. Su misión debía ser el fomento de la radicación de los capitales privados y la intervención, cuando así lo requiriera el comercio, para interceder en su favor resguardado en los “intereses generales”²¹.

A causa de ello, la organización tampoco estuvo de acuerdo con la iniciativa del diputado Seguí —en particular, por su lejana ubicación de la plaza bahiense— ni con la presentada por el Ejecutivo en 1905. Con respecto al primer proyecto, además de su localización, que vislumbraba la posibilidad del surgimiento de un sector comercializador competitivo en la vecina localidad de Punta Alta, el Centro Comercial argumentaba una diferencia de fletes gravosa y la limitada inversión para adaptar el puerto militar al comercio. En efecto, esta asociación juzgaba la iniciativa como un movimiento de tipo político-partidario, lo que justificaba, desde su punto de vista, que el Estado no pudiera actuar como empresa porque sus intereses no eran estrictamente económicos. Sumado a ello, perdería la especificidad militar del puerto y esto traería conflictos con las fuerzas allí asentadas²².

No obstante, esta no fue una opinión generalizada entre los sectores locales. Cierta fracción del radicalismo, aquella que se manifestaba en el diario *LNP*, se encontró de acuerdo con las intenciones del Gobierno nacional, ya sea con el proyecto de Seguí, en un primer momento, y con la posibilidad de un puerto en Arroyo Pareja, luego. Según el periódico, el Estado tendría un enfoque más solidario hacia los comerciantes porque no “seguiría beneficios pingües”, sino el bienestar de las partes²³. Asimismo, les permitiría a los exportadores independizarse del monopolio de dicha firma²⁴. El diario sostenía que los puertos, más que los ferrocarriles,

²⁰ “Los grandes intereses del país” (7 de febrero de 1908), *LNP*, p. 2.

²¹ “El problema portuario” (7 de abril de 1906), *Revista Comercial*, p. 22.

²² “El gran puerto del Sud” (5 de mayo de 1906), *Revista Comercial*, p. 22. Por el lado de las empresas exportadoras que operaban en la plaza, no logramos rastrear un posicionamiento con respecto al proyecto de la gestión directa.

²³ “Problemas portuarios” (5 de julio de 1906), *LNP*, p. 3.

²⁴ “El puerto sándwich” (28 de septiembre de 1906), *LNP*, p. 2.

debían estar en manos del Estado, puesto que “es cuerdo que las llaves de un país estén en el bolsillo del dueño de la casa”²⁵.

Sin embargo, el entusiasmo del periódico se disipó cuando avizó las limitaciones que encerraban las reformas, dado su reducido tamaño, la lejanía y los conflictos con la armada. También mostró su desilusión cuando el nuevo ministro de Obras Públicas, Miguel Tedín, desestimó la ubicación en Arroyo Pareja y situó un posible muelle nacional entre Galván e Ingeniero White. Esta posición le valió el apelativo de “Puerto Sándwich” y le advirtió al Gobierno que tuviera cuidado con las “mandíbulas inglesas”²⁶. Además de encontrar acotada su expansión por la presencia de los otros puertos, según *LNP*, no era un lugar apto porque necesitaba dragado constante, en virtud de los bancos de arena. El punto a favor que consideraba era su cercanía a la ciudad y, por ello, el abaratamiento de los fletes. Cuando hacia fines de 1906 el Gobierno suspendió los estudios, el diario se sorprendió²⁷, aunque no insistió en demasía sobre ello, lo que indicaría que probablemente su opinión se había basado en una actitud antagónica coyuntural hacia la empresa. Sin embargo, luego de la Gran Guerra un representante bahiense del radicalismo como Mario Guido sería responsable de la propuesta para crear un puerto nacional (Guido, 1923).

Los debates que subyacían versaron sobre la presencia directa del Estado o su participación como controlador y regulador de la labor privada. Las posiciones encontradas no lograron un acuerdo, pero en definitiva triunfó la segunda, y las empresas de transporte continuaron monopolizando la terminal de comercio con una mirada más atenta por parte de los sectores sociales y de los poderes públicos sobre su tarea. La interpelación del Centro Comercial a los Gobiernos pretendió constituir una llamada de atención para el FCS en vez de un posicionamiento a favor de la gestión directa del puerto.

En efecto, la situación se apaciguó porque en 1906 el FCS inició un conjunto de obras para ampliar la capacidad del puerto y modernizarlo, como la construcción de dos elevadores de granos de chapa. El primero de ellos fue inaugurado en marzo de 1908, mientras que el segundo comenzó a operar al año siguiente. Asimismo, se organizó un sistema de turnos y lugares para los buques de los exportadores. Antes se regía por orden de llegada y, a raíz de la competencia entre empresas cerealeras, se ocupaba el espacio por más tiempo del necesario para aventajar a otras, lo que desfavorecía a los consignatarios y barraqueros bahienses. Ello fue modificado por esta nueva gestión que involucró al Ministerio de Obras

²⁵ “El puerto de Bahía Blanca” (20 de abril de 1907), *LNP*, p. 2; “Puerto Belgrano” (5 de julio de 1907), *LNP*, p. 2.

²⁶ “Puerto Sándwich” (15 de agosto de 1906), *LNP*, p. 2.

²⁷ “El problema portuario” (23 de noviembre de 1906), *LNP*, p. 2.

Públicas y la Prefectura²⁸. En tercer lugar, se aprobó un nuevo proyecto para conformar un puerto sobre Arroyo Pareja, concedido a Abel Pagnard. Su construcción se inició en 1912 por una firma de capitales franceses llamada Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca. Más tarde, este proyecto fue adquirido por la compañía de ferrocarril Rosario Puerto Belgrano (Chalier, 2005). En definitiva, a partir de estas acciones los empresarios estrecharon lazos con las firmas radicadas.

La construcción de los edificios que debían ocupar las burocracias estatales también fue un tópico de discusión. En un principio, la legislación obligaba al FCS a edificar sobre los terrenos cedidos para tal fin por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires mediante el decreto firmado el 24 de abril de 1884. No obstante, se realizaron de forma provisoria y, con el correr del tiempo, máxime por el aumento del caudal de las transacciones del puerto, también resultaron insuficientes. En este sentido, los comerciantes locales demandaron una mayor atención a esta problemática. El requerimiento fue atendido por el Ministerio de Obras Públicas, cuyos representantes se apersonaron en la localidad en varias oportunidades para dar cuenta de la situación y fueron recibidos e interpelados por los miembros del Centro Comercial de Bahía Blanca²⁹. En realidad, este asunto anudaba cuestiones socioeconómicas en tensión que explican el accionar de los actores involucrados. Mientras el FCS orientaba su puerto para dotarlo como espacio de exportación con ampliaciones y modernas infraestructuras, desestimaba espacios para el tráfico de cabotaje y la importación. Por consiguiente, la aduana y sus depósitos no constituían las prioridades en las reformas encaradas por la firma.

La reiteración de las solicitudes propició una actuación directa por parte del Estado. Así pues, en 1907 se sancionó la ley n° 5944, impulsada por el diputado Manuel Láinez, en cuyo artículo 22 destinaba dinero para la construcción de depósitos fiscales en la ciudad de Bahía Blanca, ya que los existentes eran provisionales y su estado era precario. Esta medida aplacó la demanda, aunque su incumplimiento propició que el reclamo sobre el comercio importador fuera retomado por el Estado para impulsar un proyecto propio en la década de 1920, de la mano de Mario María Guido, un representante bahiense por el radicalismo en la legislatura nacional.

En definitiva, la construcción de la política portuaria en Bahía Blanca no respondió a un desarrollo homogéneo durante el periodo. Sin soslayar la importancia y la influencia de las empresas extranjeras concesionarias, el desarrollo de una política portuaria no solo puede entenderse en función de sus demandas, sino también en

²⁸ La estructura exportadora agrícola estaba concentrada en unas pocas empresas que se dedicaban a dicha tarea (Gutiérrez, 1991).

²⁹ "Solicitud para edificios nacionales" (25 de noviembre de 1905), *RCCBB*, p. 25; "Galpones para depósito de mercancías importadas" (11 de agosto de 1908), *RCCBB*, p. 21.

relación con otros actores y procesos, como los empresarios bahienses, los nuevos grupos al poder y las empresas exportadoras. Esta situación revela los fenómenos de integración, conflicto y cooperación que se dieron entre la expansión de los capitales internacionales y los actores y territorios nuevos en donde se insertaron y, en particular, los sectores económicos ligados a estos.

Conclusiones

La organización de una economía crecientemente nacional en el amplio territorio obligó a los Gobiernos a tomar decisiones sobre sus nexos con el comercio exterior, en las cuales la infraestructura portuaria fue un tema de vital interés. A pesar de las líneas rectoras del “orden conservador”, en otros aspectos primó una heterogeneidad de criterios que se fueron complejizando a la par que lo hacían la política y la sociedad.

En contraposición a las visiones tradicionales, en el caso de los puertos de Bahía Blanca no se halló una conjugación sin fisuras entre las empresas extranjeras y el Estado, sino que más bien primaron las negociaciones que tendieron a la larga a un aumento de la conflictividad, en particular, cuando el segundo fue interpelado por empresarios locales a principios del siglo XX para usufructuar las oportunidades que se abrían económicamente.

La política portuaria fue variable en el tiempo, según se modificaban las coyunturas y emergían nuevos actores en la sociedad civil y en los mismos Gobiernos. Primero, el Estado se presentó como un habilitador de concesiones, obligando a los concesionarios a cumplir ciertos requisitos que aseguraran su desarrollo, como los edificios de aduana y los telégrafos. No obstante, los reclamos en torno al monopolio del FCS instaron a actuar de manera directa, aunque su fracaso dio cuenta del poderío de las empresas asentadas y de la diversidad de posturas en el interior del mismo empresariado regional.

De cualquier manera, la labor del Estado presionó para la modernización del puerto. En este sentido, la interpelación de los empresarios regionales y exportadores marcó su curso de acción por sobre las demandas del capital extranjero. La actuación de los primeros, por su parte, combinó la integración de intereses con las empresas extranjeras con momentos de mayor o menor tensión mientras se disputaban los beneficios de cada uno de ellos. En estas constantes redefiniciones y negociaciones, el Estado fue delineando sus propios trazos y estrategias.

Bibliografía

Fuentes

Caronti, Felipe *et al.* (1869), *El partido de Bahía Blanca. Informe de la Comisión de la exposición nacional de Córdoba por la comisión especial de aquel partido*, Buenos Aires.

“Centro Comercial de Bahía Blanca” (4 de marzo de 1905), *RCCBB*, p. 15.

Congreso de la Nación Argentina (1903), *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados 1880-1914*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación.

Ducós, Ricardo (1902), *Bahía Blanca*, Bahía Blanca, Centro Comercial.

“El Centro Comercial de Bahía Blanca” (30 de abril de 1902), *LNP*, p. 2.

“El Ferrocarril del Sur” (11 de agosto de 1900), *El Herald*, p. 1.

“El gran puerto del Sud” (5 de mayo de 1906), *Revista Comercial*, p. 22.

“El problema portuario” (23 de noviembre de 1906), *LNP*, pp. 2-3.

“El problema portuario” (3 de julio de 1906), *LNP*, p. 2.

“El problema portuario” (7 de abril de 1906), *Revista Comercial*, p. 22.

“El próximo embarque de trigo” (4 de noviembre de 1905), *RCCBB*, p. 12.

“El puerto de Bahía Blanca” (20 de abril de 1907), *LNP*, p. 2.

“El puerto sándwich” (28 de septiembre de 1906), *LNP*, p. 2.

Fogueroa, Julio (1898), *Estudios sobre puertos de la Provincia de Buenos Aires*, La Plata, Ministerio de Obras Públicas de la Provincia.

“Galpones para depósito de mercancías importadas” (11 de agosto de 1908), *RCCBB*, p. 21.

Guido, Mario María (1923), *Proyectos de ley sobre puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca: Año 1922*, Buenos Aires, Cámara de Diputados.

Ketzelman, Federico y de Souza, Rodolfo (1930), *Colección completa de leyes del Estado y Provincia de Buenos Aires, desde 1854*, Buenos Aires, Lex.

“Los exportadores y el Ferrocarril del Sur” (14 de marzo de 1905), *LNP*, p. 1.

“Los grandes intereses del país” (7 de febrero de 1908), *LNP*, p. 2.

Pillado, Ricardo (1899), *Anuario Pillado: De la deuda pública y sociedades anónimas establecidas en la República Argentina*, Buenos Aires, Ricardo Pillado.

“Problemas portuarios” (5 de julio de 1906), *LNP*, p. 3.

“Producción y exportación. El problema portuario de Bahía Blanca” (11 de octubre de 1907), *LNP*, p. 3.

“Puerto Belgrano” (5 de julio de 1907), *LNP*, p. 2.

“Puerto de Bahía Blanca” (5 de marzo de 1905), *LNP*, p. 1.

“Puerto Sándwich” (15 de agosto de 1906), *LNP*, p. 2.

“Solicitud para edificios nacionales” (25 de noviembre de 1905), *RCCBB*, p. 25.

Bibliografía referida

Balsa, Javier (1993), “La conformación de la burguesía rural local en el Sur de la pampa argentina, desde finales del siglo XIX hasta la década del treinta. El partido de Tres Arroyos”, en Bonaudo, Marta y Pucciarelli, Alfredo (comps.), *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones: Vol. Volumen II*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, pp. 103-131.

Bohoslavsky, Ernesto y Soprano, German (2010), *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 a la actualidad)*, Buenos Aires, Prometeo.

Botana, Natalio (1985), *El orden conservador*, Buenos Aires, Sudamericana.

Campione, Daniel y Mazzeo, Miguel (1999), *Estado y Administración Pública en la Argentina: Análisis de su desarrollo en el período 1880-1916*, Buenos Aires, Ediciones Fisyp.

Casson, Mark (1994), "Institutional Diversity in Overseas Enterprise: Explaining the Free-Standing Company", *Business History*, vol. 36, n° 4, pp. 95-108.

Cernadas, Mabel *et al.* (1997), *Centenario de la Base Naval Puerto Belgrano*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.

Chalier, Gustavo (2005), "El Puerto Comercial de Punta Alta: El capital francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)", *Cuadernos del Sur. Historia*, n° 34, pp. 299-317.

---- (2010a), "El affaire Godio y el primer intento de construcción portuaria en Arroyo Pareja (Argentina)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, vol. 115, pp. 115-124.

---- (2010b), *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Bahía Blanca, EdiUNS.

---- (2011), "Una polémica olvidada: El sector comercial en la Base Naval de Puerto Belgrano", en Cañete, Victoria *et al.* (eds.), *Los puertos y su gente: Pasado, presente y porvenir*, Mar Del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, pp. 43-54.

---- (2012a), "El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX", *Quaderns d'història de l'enginyeria*, n° 13, pp. 155-177.

---- (2012b), "L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine)", *Centraliens*, n° 620, pp. 58-60.

Costantini, Florencia (2021), "Intermediarios de la palabra. Los comerciantes del sur bonaerense a través de sus publicaciones (Bahía Blanca, 1905-1910)", *Pilquen*, vol. 24, n° 1, pp. 18-33.

Cucchi, Laura y Rojkind, Inés (2018), "Oligarquía, república y democracia: Debates sobre la vida política en la Argentina del Orden Conservador", *Investigaciones y Ensayos*, vol. 1, n° 65, pp. 29-34.

Fanduzzi, Natalia (2007), "Embestidas y contragolpes: La definición del trabajo en el puerto de Ingeniero White a principios del siglo XX", en Cernadas, Mabel y Marcilese, José (eds.), *Cuestiones políticas, socioculturales y económicas del Sudoeste Bonaerense*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, pp. 149-156.

Gómez, Teresita y Vidal Olivares, Javier (eds.) (2019), *Los ferrocarriles en América Latina: Historia y legado (siglos XIX-XX)*, Buenos Aires, EUDEBA.

Guerreiro, Héctor (2011), *Los Ferrocarriles en Bahía Blanca*, Bahía Blanca, mimeo.

Gutiérrez, Talía (1991), "La comercialización interna de cereales en la región pampeana: Del productor al exportador (1890-1930)", *Estudios de historia rural*, n° 7, pp. 81-128.

Hora, Roy (2015), *Los terratenientes de la pampa argentina. Una historia social y política*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Justo López, Mario (1995), *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires 1857-1886*, Buenos Aires, Lumiere.

Justo López, Mario et al. (2016), *Historia del ferrocarril en Argentina*, Buenos Aires, Lenguaje Claro.

Lázzaro, Silvia (1992), *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

Míguez, Eduardo (1985), *Las tierras de los ingleses en la Argentina 1870-1914*, Buenos Aires, Editorial del Belgrano.

Ortiz, Ricardo (1941), "El puerto de Bahía Blanca: conferencia", *Colegio Libre de Estudios Superiores*, Bahía Blanca.

----- (1958), *Reflexiones sobre la economía de la zona de Bahía Blanca en relación con su puerto*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.

----- (1971), *Historia económica de la Argentina* (vol. 1-2), Buenos Aires, PlusUltra.

Oszlack, Oscar y O'Donnell, Guillermo (1981), *Estado y políticas estatales en América Latina: Hacia una estrategia de investigación*, Documento de Trabajo n° 4, Buenos Aires, Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES), CLACSO.

Plotkin, Mariano y Zimmermann, Eduardo (2012), *Las prácticas del Estado. Política, sociedad y elites estatales en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Edhasa.

Prieto, Santiago (2021), "El puerto de La Plata: De miradas locales y regionales hacia un horizonte atlántico", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 19, pp. 55-82.

Regalsky, Andrés y Salerno, Elena (2008), "En los comienzos de la empresa pública argentina: La Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930", *Investigaciones de Historia Económica*, vol. 4, n° 11, pp. 107-136.

Reguera, Andrea (2006), *Patrón de estancias. Ramón Santamarina: Una biografía de fortuna y poder en la pampa*, Buenos Aires, Eudeba.

Rodríguez, Adriana et al. (2000), "El puerto como espacio de debate en la discusión interdisciplinaria", en Bustos Cara, Ricardo y Cernadas, Mabel (comps.), *Estudios Regionales interdisciplinarios II*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, pp. 250-260.

Rögind, William (1937), *Historia del ferrocarril sud*, Buenos Aires, Establecimiento gráfico Argentino.

Sandrín, María Emilia y Biangardi, Nicolás (2015), *Los Espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Scalabrini Ortiz, Raúl (1958), *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, Devenir.

Schvarzer, Jorge et al. (eds.) (2007), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, Buenos Aires, UBA.

Vázquez Presedo, Vicente (1971), *El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo 1875 y 1914*, Buenos Aires, Eudeba.

Videla, Oscar (2009), "El puerto de Rosario y la Bolsa de Comercio. Entre la lógica corporativa y las disputas interburguesas (1898-1906)", *Estudios Marítimos y Sociales*, n° 2, pp. 61-70.

Wilkins, Mira (1988), "The free-standing company, 1870-1914: An important type of British foreign direct investment", *Economic History Review*, vol. XLI, n° 2, pp. 259-282.

Zeberio, Blanca (1991), "La 'utopía' de la tierra en el Nuevo Sud. Explotaciones agrícolas, trayectorias y estrategias productivas de los agricultores (1900-1930)", *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, n° 6, pp. 81-112.

Zimmermann, Eduardo (1994), *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina 1890-1916*, Buenos Aires, Sudamericana.