

XVI JORNADAS INTERESCUELAS/DEPARTAMENTOS DE HISTORIA  
Mesa Temática 79: Puertos: trabajo, economía y configuraciones regionales (1880-1955)

**Configuración de la infraestructura portuaria del Delta Medio del Rio Paraná:  
Proyectos de los puertos de ultramar y cabotaje (1880-1930)**

*Apellido y Nombre: Rosana Luján Obregón*

*Pertenencia institucional: HiTePAC-FAU-UNLP*

*Correo electrónico: obregonrosana@hotmail.com*

PARA PUBLICAR EN ACTAS

En este trabajo abordaremos la conformación de la infraestructura portuaria en Argentina: los proyectos, concreciones y propuestas de ampliaciones de los puertos del Delta Medio del Rio Paraná en el periodo entre los años 1880 y 1930. En los puertos de cabotaje proyectados y/o construidos a partir de las primeras décadas del siglo XX.

Si bien por sus dimensiones y características, el rio Paraná, ha sido utilizado históricamente para comunicaciones e intercambios comerciales a nivel, regional e internacional; no hubo obras de infraestructura portuaria relevantes antes de 1880 sólo instalaciones precarias en algunos puntos en que la costa fluvial ofrecía abrigo natural. El impulso de la navegación a vapor y, luego de Caseros, la libre navegación de los ríos, la disposición de los puertos naturales, y las operaciones de dragado y canalización, constituyeron un factor relevante para la economía regional, beneficiando la salida de productos elaborados y materias primas desde los puertos al interior y exterior del país. El dinamismo económico del área,

vinculado con la reconfiguración especial de la infraestructura y la bonanza de los cultivos, supuso también una radical transformación ambiental, y la definitiva hegemonía del eje *Paraná* en términos políticos y culturales. En el marco del desarrollo de la infraestructura portuaria impulsada por el Estado Nacional a partir del año 1880 ( en esa década comienzan la construcción de los puertos de Buenos Aires, La Plata, Rosario, etc.) se iniciaron estudios de factibilidades técnicas, por parte del Departamento de Ingenieros, con vistas de la futura construcción de puertos de ultramar

en la costa fluvial de los ríos Paraná y Uruguay. En el área de estudio, los puertos de San Nicolás, Zárate y Campana, fueron los primeros en concretarse.

A partir de 1910, en que se sancionó la primer ley de Cabotaje Nacional que tuvo como objetivo regular esa actividad, se impusieron limitaciones a la Empresas Navieras de bandera extranjera, y se dio impulso a una serie de proyectos de puertos de cabotaje como así también de ampliación de los existentes a los fines de reordenar el tráfico de mercancías y personas de esta actividad.

Un hallazgo clave para la investigación fueron los expedientes y los planos que acompañan las solicitudes de los proyectos de puertos de los pueblos del noreste bonaerense, obrantes en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Estas fuentes están en una etapa inicial de análisis, es nuestra intención plasmar en este trabajo partes de los avances obtenidos hasta el momento.

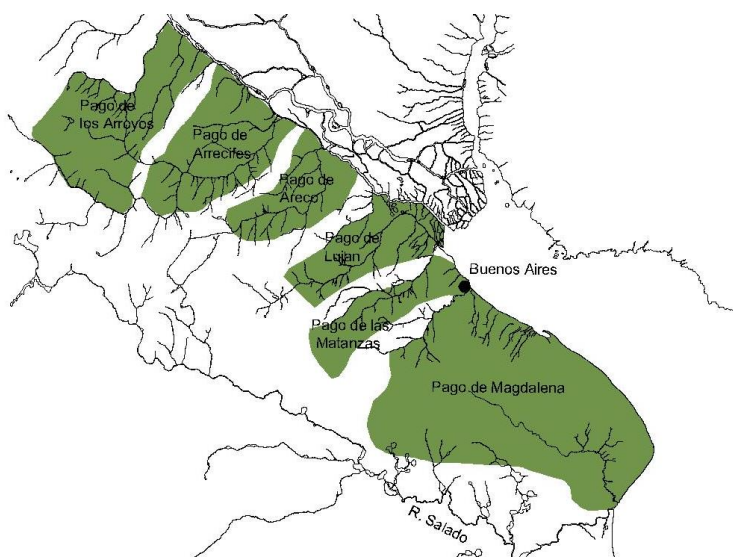
### **Introducción: Red hídrica, trazados urbanos, infraestructura.**

El sistema hídrico del noreste bonaerense está contenido en la cuenca del Paraná que recorre el Noreste de la provincia a lo largo de 220 km aprox. hasta la desembocadura en el Río de la Plata. Este tramo final se desarrolla en forma de delta que a su vez se divide en tres grandes regiones: el Delta Superior (desde Diamante provincia de Entre Ríos, hasta Villa Constitución, provincia de Santa Fe), el Delta Medio (desde Villa Constitución hasta Puerto Ibicuy, provincia de Entre Ríos) y el Delta Inferior o en formación (desde Puerto Ibicuy hasta la desembocadura en el Río de la Plata. Para esta presentación, deslindaremos el sector del Delta Medio correspondiente a la provincia de Buenos Aires entre el Arroyo del Medio, que divide la provincia de Santa Fe con la de Buenos Aires, en el norte, y el Río Luján en el Sur, que marca el inicio de la región Metropolitana. El sector se trata de ecosistema que forma parte de la Pampa Ondulada, siempre desde una perspectiva geomorfológica, surcada por arroyos, ríos y riachos que forman valles fluviales intercalados con ondulaciones y culminan en forma de barrancas sobre el Paraná. El delta, propiamente dicho, se trata de una llanura anegadiza formada por depósitos fluviales surcada por ríos y arroyos que forman islas con un borde elevado denominado comúnmente albardón y una parte central, deprimida y mucho más amplia, denominada bañado, estero o pajonal, muy propicia para el asentamiento humano, por contar con disponibilidad de agua todo el año y posibilidades de acceder a la provisión de alimento. En este sentido, hacia mediados del siglo XVIII y durante la primera mitad

del XIX, puede considerarse la ocupación efectiva por parte de criollos marcando el comienzo del proceso de construcción de la actual conformación regional<sup>1</sup>.

Para la definición del sector de estudio fue necesario construir una historia que contemple la región en su conjunto <sup>2</sup> dado que los pueblos del área conservan características comunes en cuanto a su relación con el río Paraná, entre otros factores. Galafassi<sup>3</sup> señala que “... los primeros habitantes fueron los guaraníes en la región sudeste del Delta y de los canales del noroeste”<sup>4</sup>. Posteriormente, hacia el siglo XVIII, este sector experimentó un crecimiento poblacional y una reactivación de la economía con la formación de pueblos de distinta índole que se ubicaron cercanos a caminos en que transitaban mercancías y a su vez, esta actividad comercial, servía de consolidación del asentamiento; mientras que otros pueblos, relacionados con el tránsito fluvial, es decir, pueblos en vinculación a puertos, crecieron de acuerdo a esta actividad principal.

5



<sup>1</sup> Reborati, Carlos (2012: 113-139)

<sup>2</sup> Otero, Hernán (2012); Levene, Ricardo (2008); Aliata, Fernando (2014); Cricelli, S., Galcerán, V., Obregón, R (2015)

<sup>3</sup> Las zonas del Paycarabí, Paraná Miní y Carabelas fueron donde se asentaron los primeros habitantes de origen europeo. Desde aquel momento comenzó la producción de frutos y hortalizas como también del mimbre y forestales. Por estos años tiene lugar la transformación de la producción que pasa de la explotación extractiva a incorporar la industria primaria. Galafassi, G (2004: 111-130)

<sup>4</sup> La región del Delta del Paraná ha constituido un área relativamente importante en términos económicos y sociales; los pocos estudios referidos a esta zona consisten predominantemente en diagnósticos sincrónicos de las últimas décadas, que no contemplan la trayectoria histórica de la dinámica social, y en la mayoría de los casos, se trata de trabajos focalizados en temas específicos de realidades parciales. Galafassi, G (2004: 111-130).

<sup>5</sup> Canedo, Mariana (2012: 69-93)

Reconstrucción digital de la primera franja de ocupación del territorio bonaerense, hacia el siglo XVIII, en que se grafican los primitivos *Pagos*. Autor: Julián Cicciooli en base al Registro de Propiedades del año 1865. Dto. Topográfico de la PBA (Cicciooli, 2015)

La primera división administrativa de la campaña bonaerense fueron los Pagos: denominando así a fracciones de territorio con límites muy imprecisos y variables. El primer asentamiento español sobre la costa del Paraná, exceptuando Buenos Aires, data del siglo XVII con la formación del primer pueblo de indios, en el *Pago de Arrecifes*, sitio que dará lugar al posterior pueblo de Baradero sobre el arroyo del mismo nombre. En este sentido, en jurisdicción del *Pago de Arroyos*, delimitado entre los Arroyos del Medio (límite jurisdiccional con la Provincia de Santa Fe) y el arroyo de Las Hermanas, existían cinco poblados diseminados<sup>6</sup> de los cuales el de mayor población era el de *la costa del Paraná* que fue el origen del pueblo de San Nicolás de los Arroyos<sup>7</sup>. En ese mismo periodo, en el paraje conocido como el *Rincón de San Pedro*, en *Pago de Arrecifes*, formado por rinconada de los riachos San Pedro y Baradero, se construyó un convento de recoletos franciscanos que posteriormente dió origen al pueblo del mismo nombre. Zárate surgió a partir de la construcción de un oratorio público en el denominado *rincón de Zárate* comprendido entre los ríos Paraná de las Palmas, Areco y la cañada de la Cruz en jurisdicción del *Pago de Areco* a mediados del siglo XVIII. Tanto Campana como Ramallo se originaron a mediados y finales de siglo XIX. En 1865 el gobierno provincial promulgó una ley en creando nuevos partidos, uno de los cuales fue Ramallo deslindando tierras pertenecientes a los partidos de San Nicolás y San Pedro. En tanto Campana, iniciativa de los hermanos Costa, tenía como fundamento la creación de un puerto y una línea de ferrocarril que lo uniera la ciudad de Buenos Aires y, con posterioridad, en 1875, se procede al loteo y creación del pueblo en las tierras de la Estancia de Campana, ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y la Cañada de la Cruz.

Este primer tendido del ferrocarril Buenos Aires a Campana se extendió, en 1889, al puerto de Rosario y su trazado se realizó de forma paralela a la costa del río uniendo los distintos pueblos. De modo transversal a este sistema, se extendieron vías férreas del

---

<sup>6</sup> El primer recuento de población que se realizó en la provincia data de 1744. Los datos empadronados por Bernardino del Pozo, otorgan 948 habitantes para el pago de Arroyos. Los resultados para los distintos pueblos eran: *la costa del Paraná*: 249 habitantes, *Arroyo Ramallo*: 237, *Arroyo del Medio*: 214, *Las Hermanas*: 181 y *Arroyo Seco*: 67 En: De La Torre. (1947:46)

<sup>7</sup> Canedo, Mariana (2000).

ferrocarril económico de Depietri<sup>8</sup> y el Ferrocarril del Oeste que tendía su línea de Buenos Aires a Pergamino y de ahí al puerto de San Nicolás.

En este sentido, el área experimentó una importante transformación territorial, relacionada a la constitución de un mercado mundial de alimentos de clima templado hacia finales del siglo XIX que se sustentó en una profunda transformación de los sistemas de transporte: la disposición natural de los puertos, las operaciones de dragado y canalizaciones, la libre navegación de los ríos a partir de Caseros, la propulsión a vapor de navíos, sumado al desarrollo del tendido ferroviario, favoreció el transporte de materias primas y productos elaborados; factores relevantes para el crecimiento de la economía regional y el desarrollo de toda la franja costera del Paraná Inferior<sup>9</sup>.



Sector del registro gráfico de las propiedades rurales de la Provincia de Buenos Aires. Año 1890 / construida por el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.

Puede observarse el ejido de los pueblos, la fragmentación de propiedades rurales, la superposición de la trama de caminos y la red ferroviaria superpuesta a la red hídrica, característica de la zona.

En: <http://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/13806>

El área, entonces, se caracterizó por la superposición de trazados urbanos con una red hídrica compleja, transversal al curso principal del río, proveedora del recurso energético, que favoreció la radicación de molinos harineros, en primer instancia, e

<sup>8</sup> Galcerán, V (2015)

<sup>9</sup> Cricelli, S. Galcerán, V. Obregón, R. (2016: 111-120)

industrias diversas con posterioridad<sup>10</sup>: a) destilerías de alcohol , abastecidas por la alta disponibilidad de granos como consecuencia de la extensión de aéreas de cultivo en interior de la campaña; b) saladeros y, posteriormente, frigoríficos dado que tradicionalmente en la zona prevalecían estancias dedicadas a la explotación ganadera ovina y bovina. Estos primeros frigoríficos se instalaron en San Nicolás, Zárate y Campana.<sup>11</sup>.

## **Consolidación y desarrollo de la economía capitalista: la construcción material del Estado y la infraestructura portuaria**

### ***a) La economía agroexportadora y la infraestructura portuaria:***

El Estado Nacional estaba interesado en la consolidación y desarrollo de la economía capitalista como modo de producir un crecimiento de la sociedad. Para la extracción de productos agropecuarios para exportación se requirió la construcción de infraestructura básica que permitiera esta expansión de la economía, en lo que Oslak<sup>12</sup> ha denominado como “objetivos materiales” del Estado y, en este sentido, impulsó, principalmente, el tendido de líneas férreas y la construcción de puertos de ultramar

La economía, antes de la expansión agroexportadora, dominada por la explotación de cueros y tasajos, no requería obras especiales de infraestructura portuaria; Buenos Aires monopolizaba el comercio exterior y en menor medida pequeñas partidas de lana, cueros o cereales se exportaban por los puertos de Rosario (provincia de Santa Fe) o San Nicolás.<sup>13</sup>

El transporte fluvial por el Paraná, utilizado históricamente para comunicaciones e intercambio comercial, tuvo un gran desarrollo en el período estudiado, principalmente, por su bajo coste en relación al transporte terrestre.

En este sentido el mayor volumen de rentas aduaneras se concentró en aquellos puertos por los que se canalizaba, en mayor grado, el comercio exterior. Indudablemente la aduana de Buenos Aires, fuente de recursos para la provincia, acaparaba todo el tránsito fluvial dado que las cargas recorrían, desde los puertos del litoral, un largo trayecto hacia este punto, con lo cual la producción debió soportar un considerable recargo por tarifas de transporte incrementando por lo tanto su costo.

---

<sup>10</sup> Cricelli, S. Galcerán, V. Obregón, R. (2015)

<sup>11</sup> Hora, Roy (2010: 138)

<sup>12</sup> Oslak, Oscar (2012)

<sup>13</sup> Hora, Roy (2010: 65-93)

La construcción de los puertos estuvo vinculada, necesariamente, al desarrollo ferroviario en que Buenos Aires y Rosario fueron los centros principales de sistema. Lazaro<sup>14</sup> en su tesis concluye que no existió, en el período entre 1880 y 1918, un sistema portuario en el sentido de que la localización de los puertos estuviera acorde a las demandas nacionales, con una interacción y complementación favorable a la producción local y regional<sup>15</sup>; y que, la concentración económica en los puertos de Rosario y Buenos Aires, produjeron un desarrollo desigual de la región pampeana respecto del interior del país :

*....“ existió un competencia ruinosa entre puertos y una carencia de una política sistemática en el ámbito mismo de la pampa húmeda, en tanto no hubo una delineación previa orgánica que garantizase la efectividad de la actividad portuaria en su conjunto, sino que lo que prevalece es la vigencia de sólidos monopolios que, en su accionar trascienden el nivel de la construcción y explotación portuaria, y anulan la posibilidad del surgimiento de otras obras de puerto.”<sup>16</sup>*

Los grandes puertos (Rosario, Bahía Blanca, etc.) fueron monopolizados por compañías de capital extranjero y las tentativas de concretar una mínima infraestructura portuaria provenientes del ámbito estatal, invariablemente, sucumbió (exceptuando Buenos Aires) puesto que la inercia del Estado frente a los intereses generales y su marcada tendencia a la preservación de los capitales foráneos, constituyeron un fracaso permanente de la inversión nacional en la órbita de la construcción y explotación portuaria. El Estado se erigió como en verdadero “protector” del capital extranjero que tuvo un rol protagónico en este período y asumió una actitud sumamente permisiva y tolerante en favor del inversor.<sup>17</sup>

Durante los gobiernos radicales de Yrigoyen y de Alvear se promovió la inversión pública como un intento de atender a las demandas de la población con un creciente mercado interno<sup>18</sup>: se extendió la red de ferrocarriles con mayor intervención del Estado en el diseño esa red; se construyeron redes de agua corriente y sanidad pública; en pueblos y ciudades se atendió a la mejora edilicia con la construcción de escuelas, hospitales y edificios de carácter público en general (Municipalidades, cárceles,

---

<sup>14</sup> Lázaro, Silvia (1992)

<sup>15</sup> Lázaro se refiere a lo que denomina zonas marginales como, por ejemplo, los puertos fluviales del Chaco, Formosa en que prevalece la explotación maderera y algodonera.

<sup>16</sup> Lázaro, Silvia (1992: 32)

<sup>17</sup> Ibídem

<sup>18</sup> Hora, Roy ( 2013: 51-80)

comisarias, bancos, etc.); como así también, iniciativas de mejoras en la infraestructura portuaria de cabotaje con miras de favorecer el transporte de mercancías y personas que el creciente mercado interno requería.

**b) Los puertos de ultramar:**

Exceptuando Buenos Aires<sup>19</sup>, antes de 1880, solo existían algunos precarios embarcaderos o el intercambio de mercancías se realizaba en puntos en que la costa fluvial ofrecía abrigo natural para los navíos.<sup>20</sup> Este es el caso del puerto de San Nicolás<sup>21</sup>: que, como afirma Harispuru<sup>22</sup>, la situación geográfica era inmejorable dada la profundidad del cauce, y resultaba de fácil acceso para buques de ultramar; las escasas alteraciones durante el año hacían del fondeadero un lugar seguro para embarcaciones de grandes dimensiones.

En el año 1880 el Estado Nacional elevó un proyecto de Ley<sup>23</sup> por lo cual el Departamento de Ingenieros debía realizar estudios para la construcción de un muelle de carga y pasajeros, en el puerto de San Nicolás<sup>24</sup>, la ciudad de mayor población de la campaña bonaerense, y la canalización del riacho el “Yaguarón”<sup>25</sup>; con la visión de que se convirtiera en el puerto natural para la salida de gran parte de la producción del noroeste bonaerense y sur santafecino<sup>26</sup>.

La Sociedad que poseía la concesión del puerto confluían capitales del estado y privados, la quiebra de muchos industriales locales (dueños de los muelles del puerto), e intereses económicos de particulares, culminaron en la venta a una sociedad anónima denominada Sociedad Puerto. El 3 de julio de 1889, la firma “Díaz, Atucha, Cullen y Cía” solicitó y obtuvo la explotación del puerto, su objetivo era:

---

<sup>19</sup> Con anterioridad al comienzo de la construcción del puerto propuesto por Madero -1886- el puerto de Buenos Aires se localizaba en la boca del Riachuelo.

<sup>20</sup> Para ampliación del tema de puertos consultar: Ortíz, R (1943) *Valor económico del los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada S.A ; Lázaro, S( 1992) . *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino 1880-1914*. Buenos Aires, Centro Editor América Latina S.A ; Silvestri, G. (2003) *El color del río: historia del paisaje del Riachuelo*. Bernal, Universidad Nacional de Quilmes; Silvestri, G (2004) *Voz: “Puerto”* En: JF Liernur, F. Aliata ( comp) *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires, AGEA . Pp.122-130

<sup>21</sup> Obregón, Rosana (2015)

<sup>22</sup> Harispuru, A. (2011)

<sup>23</sup> Ley del 10 de octubre de 1880. Memorias (1889: 180-190)

<sup>24</sup> Exte. 15-PE-1880. Dirección de Archivo, Publicaciones y Museo. Honorable Cámara de Diputados de la Nación (APYM.HCDN )

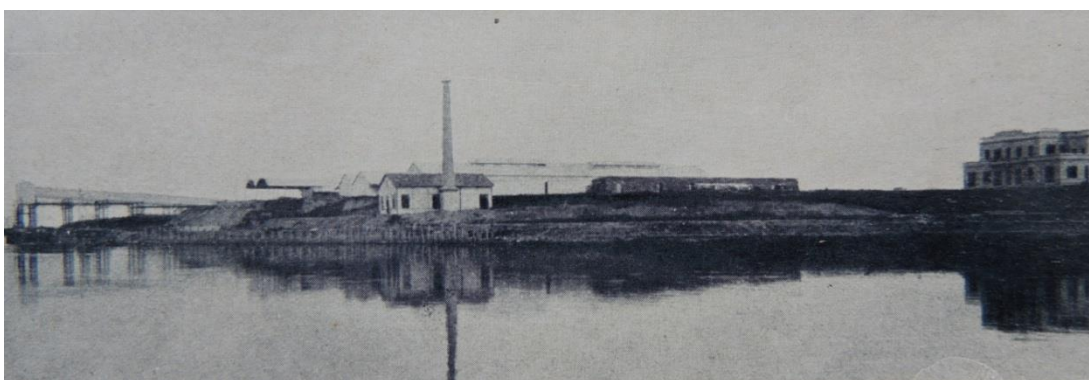
<sup>25</sup> El Yaguarón: se denomina así al brazo del Paraná que pasa frente a la ciudad.

<sup>26</sup> Tempranamente en el año 1823, mediante un decreto, y a solicitud de los vecinos, el Gobierno provincial daba curso y habilitaba a buques procedentes de Paraguay, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe a que “...despachen allí los frutos”, y en 1853 se instaló una aduana en San Nicolás lo cual benefició la radicación temprana de industrias: saladeriles, textiles, molinos harineros, etc. ( Obregón, Rosana. 2015)



*“construir muelles y depósitos para embarque y desembarque de mercaderías, elevadores y secadores de granos, depósitos para desgranadoras y almacenaje de frutos del país en terrenos de su propiedad, en el puerto de San Nicolás de los Arroyos, en el antiguo saladero de San Luis.”<sup>27</sup>*

La concesión contemplaba construir empalmes con las vías del Ferrocarril Buenos Aires - Rosario y el Ferrocarril del Oeste. El plazo establecido para librar al servicio público se estableció de veinticuatro meses; siendo el gobierno nacional garantía de la concesión durante treinta años<sup>28</sup>. Las obras fueron demoradas por diversos factores y recién hacia 1913 el puerto es habilitado, sin completar la totalidad obras que originalmente estaban pautadas<sup>29</sup>.



Puerto Nuevo: 1906 Fuente: (CANESA, Giuseppe. 1906: 65)

El puerto de Campana<sup>30</sup> tuvo su origen en una ley provincial de septiembre de 1870, en que el Poder Ejecutivo autorizó a Guillermo Matti y Cia. a construir un muelle y un ferrocarril entre las localidades de Moreno y Campana. El muelle fue habilitado para funcionar en el año 1878<sup>31</sup> y en 1889<sup>32</sup> Emilio Cáceres como Presidente de la Sociedad “Puerto y Ciudad de Campana” solicitó permiso para la construcción de un puerto en dicha localidad, el proyecto consistía en:

---

<sup>27</sup> Memorias (1896)

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> Los pormenores económicos de la Sociedad Anónima que tenía la concesión del Puerto de San Nicolás fue estudiada en profundidad por Harispuru. (Harispuru, Adela. 2011)

<sup>30</sup> Exte: 38-PE-1870. (APYM.HCDN )

<sup>31</sup> Exte: 62-S-1876 (APYM. HCDN)

<sup>32</sup> Exte: 291-P-1889 (APYM. HCDN)

*...abrir dos diques laterales a una "faja de terreno destinada para mercado de frutos, depósitos, secadores de granos y demás dependencias consiguientes a las necesidades del puerto*<sup>33</sup>.

En tanto que el puerto de Zárate es consecuencia de la Ley Nacional N° 1207 de septiembre de 1882 en que el Estado Nacional construyó un muelle en el pueblo de Zárate<sup>34</sup> y que luego se daría al Municipio<sup>35</sup>. El emplazamiento de este puerto era abastecido por un *hinterland* básicamente ganadero. La instalación de frigoríficos en la zona<sup>36</sup> significó un gran incremento en los montos de comercialización al exterior para la región.

No obstante, hacia el año 1925 la industria frigorífica se concentró en proximidad de la ciudad de Buenos Aires y Zárate pasó a ser de suma importancia por la estación de tránsito en el movimiento de trenes que cruzaban a Entre Ríos<sup>37</sup>; en tanto que en Campana se instalaron varias destilerías de petróleo, lo reconfiguró el destino original del puerto transformándose en un puerto de inflamables.

La construcción de un puerto en el pueblo de San Pedro<sup>38</sup> fue propuesto sobre el canal de acceso a la laguna, ubicado en el recodo que forma el río Paraná frente al riacho de Baradero; para lo cual se requería de un canal de acceso al curso principal de navegación. Se presentaron varios proyectos para su construcción, entre los 1880 y 1914, pero ninguno de ellos prosperó. Fue recién en la década del '20 cuando el emprendimiento tomó forma en manos del Gobierno Nacional.

Con respecto al puerto de Baradero<sup>39</sup>, en el año 1875, El Poder Ejecutivo, remitió un proyecto de ley habilitando el puerto de Baradero para las operaciones del comercio interior y exterior autorizando el establecimiento de oficinas aduaneras. En 1889, Alonso, Félix y Compañía solicitaron la construcción de un puerto en la localidad, la propuesta situaba a los muelles sobre el río Baradero, comienzo del Paraná de las Palmas, y el acceso desde la costa firme se propuso mediante la construcción de un

---

<sup>33</sup> *ibídem*

<sup>34</sup> Exte: 24-PE-1882 (APYM.HCDN )

<sup>35</sup> Memorias (1889: 113-118)

<sup>36</sup> Baccino, S., Robles, S., Sorolla, M (2007)

<sup>37</sup> Baccino, S., Sorolla, M (1997)

<sup>38</sup> Extes: 327-P-1889, 368-P-1889, 29-S-1890, 18-S-1914 (APYM.HCDN )

<sup>39</sup> Exte: 15-PE-1875(APYM.HCDN )

canal de acceso al mismo<sup>40</sup>. El proyecto no prosperó dado que fue archivado por la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados.

Hacia el año 1908, Manuel S. Sanabria, representante de la Sociedad Anónima “Ferrocarril Económico Ramallo y Bartolomé Mitre”, solicitó la concesión de un puerto de cabotaje en dicha localidad<sup>41</sup>; no hemos podido constatar si se efectivizó su construcción. El puerto de ultramar y de cabotaje se construyó a partir, como veremos en el apartado siguiente, por iniciativa del Estado Nacional en el año 1925.

El gran inconveniente de los puertos fluviales radicaba en la constante variabilidad de niveles del cauce por problemas de sedimentación. En una primera instancia la navegación por el lecho fluvial requería pequeños barcos de poco calado que no superaban las 50 tn. <sup>42</sup>, el incremento de tonelaje transportado de barcos y veleros se elevó a 150 tn y obligó, hacia el año 1900, a realizar los trayectos por el Paraná Guazú, dado que el de Paraná Las Palmas no poseía la profundidad necesaria para la navegación y sumado a la carecía de tareas de dragado <sup>43</sup>.

La supremacía comercial ejercida por las empresas de ferrocarril que trazaban, en muchos casos, sus vías de forma paralela a los grandes ríos-Paraná y Uruguay-, en franca competencia y en desmedro del transporte fluvial, sumado a los problemas de navegabilidad, suscitaron una serie de solicitudes<sup>44</sup> presentadas por exportadores, agricultores comerciantes e industriales de las ciudades de Paraná, Concordia, Rosario y San Nicolás, al Estado Nacional, vía expediente parlamentario, donde requerían que el Estado implemente los medios para realizar la compra de *trenes de dragado de gran poder* para llevar la profundidad a 23 pies en el puerto de Buenos Aires y 21 pies en el trayecto desde Colastiné al de la Capital:

*“ ...para que el Ministerio de Obras Públicas pueda emprender, a la mayor brevedad posible, las obras que tiene proyectadas, mediante la adquisición de poderosos trenes de dragado, que permitan ejecutarlas rápidamente con ventajas incalculables para el país ”,* <sup>45</sup>

---

<sup>40</sup> Exte: 370-P-1889. (APYM.HCDN)

<sup>41</sup> Exte: 505-P-1908 (APYM.HCDN)

<sup>42</sup> Cuando era requerido, antes de la construcción de los puertos de ultramar del Paraná Inferior, los embarcaciones realizaban el traslado de cargas a buques de mayor envergadura- más de 150 tn- en el puerto de Buenos Aires o Montevideo y desde allí a al exterior.

<sup>43</sup> Ortiz, Ricardo (1943: 41-43)

<sup>44</sup> Exte 337-P-1901 (APYM.HCDN )

<sup>45</sup> *Ibíd*em

Las condiciones de navegabilidad afectaban tanto a los diques de acceso del Puerto de la ciudad de Buenos Aires, tanto como a los de los ríos del estuario del Del Plata, la solicitud continuaba diciendo:

*“Desde el Paraná Guazú hasta Colastiné hay nueve pasos bajos, que dificultan de la manera más perjudicial la navegación de los buques de ultramar. La imposibilidad de navegar el Paraná de las Palmas entorpece el acceso fluvial de Campana, Zárate y Baradero.-Un buque de ultramar para ir para ir a estos puertos, tiene que remontar el Plata y el Paraná Guazú hasta San Pedro y descender después por el Paraná de las Palmas, recorriéndolo, veinte, treinta y treinta y cinco leguas más que la distancia que habría en rumbo directo.”*<sup>46</sup>

Los puertos de Zárate y Campana, incluso el de Baradero, están situados sobre el Paraná de las Palmas, que es el primer brazo profundo del Río Paraná, accesible desde la costa firme, la posibilidad de construir canales de acceso que unieran el puerto con el Paraná Guazú fue motivo de muchos proyectos: propuestas surgidas de empresas privadas, que en línea general eran las que poseían la concesión de los puertos, y veían así reducida las posibilidad de funcionar adecuadamente; como también iniciativas del Estado Provincial, a partir de informes y la elaboración de proyectos por parte del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires<sup>47</sup>.

Podemos sintetizar diciendo que, en menor o mayor medida, las iniciativas por parte de las empresas y/o particulares que se presentaban, ante la Cámara de Diputados, sorteaban distintas instancias dentro de las dependencias estatales hasta la aprobación definitiva, mediante una ley, del Gobierno Nacional. La presentación del proyecto, o la solicitud de la factibilidad de la construcción de un puerto, canalización o dragado, consistía en: una argumentación a favor de la solicitud; especificaciones técnicas de las instalaciones complementarias, que podían o no acompañarse con planos del proyecto; la factibilidad económica respecto la posibilidad de concreción del mismo, que incluía *tarifas de muellajes* y demás detalles de tiempo de la concesión, capital invertido, etc. Una vez tratado en el Comisión del Obras Públicas del Congreso, se enviaba, para la viabilidad técnica a la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de

---

<sup>46</sup> *Ibíd.*

<sup>47</sup> Ver: Cricelli, S. Galcerán, V. Obregón, R. (2017)

Obras Públicas<sup>48</sup>, que entre sus tareas estaba la facultad de aprobarlo, con o sin objeciones, como así también rechazarlo si consideraba que no era factible la propuesta realizada.



Sector del plano perteneciente a un Exte. en que se solicita, por parte de un particular, la construcción de un canal de comunicación entre los cursos más profundos del Paraná, aprobada por el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.<sup>49</sup>

En tanto al recurso económico que representaban estos puertos puede mencionarse que en el año 1877, los puertos de Zarate, Campana y San Nicolás recibían el 1% de las importaciones generales del País, mientras que solo la modernización emprendida en San Nicolás, en el 1913, le permitió ocupar un movimiento de carga significativa. Buenos Aires tuvo la primacía en el comercio de importación: “En 1913, por Capital,

<sup>48</sup> Con anterioridad a la creación del Ministerio de Obras Públicas, en el año 1898, la dependencia competente era el Departamento de Obras Públicas, creado en 1880, dependiente del Ministerio del Interior. En cuanto a la organización interna, originalmente, se subdividió en cuatro Direcciones Generales: Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura; Dirección General de Obras Hidráulicas; Dirección General de Obras de Salubridad; Dirección General de Contabilidad. Ballent, A. Silvestri G (2004)

<sup>49</sup> Exte: 199-M-42-6688- 1893. Archivo Histórico de la Pcia. de Buenos Aires

*llegaba el 70% de las compras al exterior; por Rosario el 12% y por La Plata , un 4%”*<sup>50</sup>. Al construir otros puertos de ultramar, como alternativa al Puerto de Buenos Aires, y con mejores condiciones para la navegación, los demás puertos participaron con mayor proporción en el comercio exterior e incluso se revertió: considerando las exportaciones, “ *Ese mismo año, por el puerto de Buenos Aires salió el 29% de las ventas al exterior, mientras que Rosario alcanzaba un 20 %, Bahía Blanca, un 11, 5% , y San Nicolás, un 5,1 %*”<sup>51</sup>. En este sentido Rochi continúa diciendo que hacia 1929, Rosario desplazó a Buenos Aires con una participación del 35% respecto al 29% del puerto capitalino y que San Nicolás y Villa Constitución- Pcia. de Santa Fé- alcanzaron casi un 10 % del mismo.<sup>52</sup>

Como consecuencia de la caída de exportaciones a causa de la primera guerra mundial en Europa (punto principal del mercado de exportación de la Argentina) y la afluencia de inmigración, mayormente de origen europeo; implicó un gran incremento de población, que tuvo sus consecuencias en el crecimiento del mercado interno. Las dos industrias más relevantes del período, fueron los frigoríficos y los molinos harineros. La producción fabril, localizados principalmente sobre los cauces de los arroyos cercanos a los pueblos en estudio, por fuera de los frigoríficos, tenía como objetivo el mercado interno. En cuanto a la producción, el norte de la Provincia concentró el cultivo de lino y maíz, que en gran parte producía, también, para la demanda interna.

### ***c) Puertos de cabotaje:***

Como indicábamos con anterioridad, la mayor demanda del mercado interno exigió una mejora y/o construcción de instalaciones portuarias de cabotaje, dado que a finales del siglo XIX la prioridad estaba en la construcción de infraestructura requerida para exportación.

La movilidad de mercancías y de personas, por el río Paraná, el auge de la economía agroexportadora, fue en aumento a pesar de las dificultades que planteaban los problemas de sedimentación del río y la franca competencia con el ferrocarril.

Con la propulsión a vapor se formaron múltiples empresas navieras, que acortaron significativamente el tiempo de los viajes. Con anterioridad, un viaje de Buenos Aires a Asunción podía llevar de dos a tres meses y hacia finales del siglo XIX el tiempo se

---

<sup>50</sup> Rochi, Fernando (2013:106)

<sup>51</sup> *Ibíd*em

<sup>52</sup> *Ibíd*em

redujo a diez días. La conexión entre Rosario y Buenos Aires se redujo a menos de dos días, y también fue posible viajar a Montevideo o al Mato Grosso en Brasil. A partir de esta innovación, desarrollada por la industria naviera, fue posible programar el tiempo y frecuencia de los viajes entre los distintos puertos lo que fue de gran impacto en las comunicaciones y la movilidad de las personas.<sup>53</sup>

La competencia entre las diferentes líneas navieras, en su mayoría de bandera extranjera, posibilitó la reducción de las tarifas de transporte y a la vez permitió mejoras en el servicio que prestaban, como así también acondicionar con mayor confort al interior de los vapores. Como mencionamos, en el párrafo anterior, las empresas navieras eran de bandera extranjera y realizaban el transporte de mercancías tanto de ultramar como de cabotaje. En 1898, la sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich (la más importante flota naviera de principios de siglo XX) se inscribió bajo bandera nacional

*“...anticipándose así a las leyes de cabotaje que para nuestro centenario habrían de imponer la nacionalización y la inscripción de todos los buques y tripulantes en los servicios portuarios, así como el tráfico entre los puertos nacionales”<sup>54</sup>*

El centro de Cabotaje Nacional, formado en 1905 por armadores nacionales, realizó gestiones tendientes a la sanción de una ley de cabotaje nacional que protegiera el movimiento entre puertos nacionales y a países limítrofes. La ley 7049 es sancionada en 1905 para el ejercicio del Cabotaje Nacional, y fue sustituida por la ley 10.606 de 1918, que mantuvo el principio de la reserva de la navegación de cabotaje para los buques de bandera nacional.

En este marco jurídico es que el Estado Nacional inició la construcción de puertos de cabotaje, en muchos casos como obras complementarias a los ya existentes puertos de ultramar concesionados a empresas privadas.

En el año 1918, el Diputado Nacional de extracción radical por el distrito de San Nicolás, Ing. Juan B. Arámburu<sup>55</sup>, presentó ante la Cámara de Diputados un proyecto para que el Poder Ejecutivo efectuara los estudios con vías de proyectar las obras

---

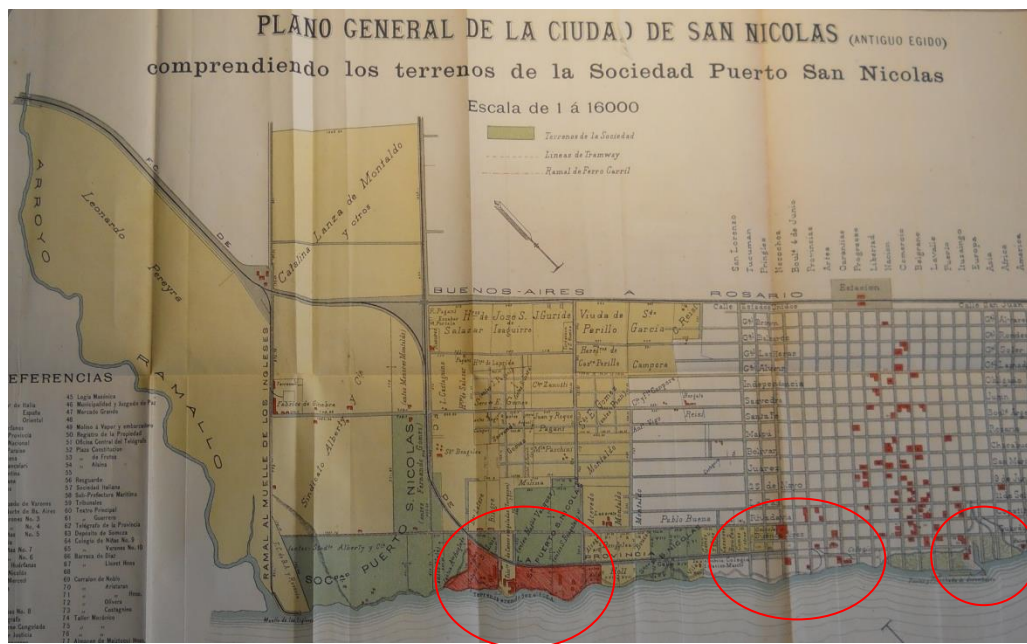
<sup>53</sup> Garcia, Susana ( 2011: 57-61)

<sup>54</sup> Dodero, Luis (1976:93)

<sup>55</sup> Juan B. Arámburu egresó como Ingeniero Civil en la Universidad de Córdoba en el año 1898. Entre 1918-1922, ocupó una banca como Diputado en el Congreso Nacional, por el Partido Radical, e integró la Comisión de Obras Públicas de la Cámara. En 1923 fue designado Director de Puentes y Caminos de la Nación

necesarias para rehabilitar el antiguo puerto de cabotaje, incluyendo el dragado del riacho del *Yaguarón*<sup>56</sup>. El proyecto fue aprobado por ley 10.285 del 1º febrero de 1927<sup>57</sup>.

Las instalaciones portuarias de San Nicolás presentó una particularidad respecto a los demás puertos de la región: funcionaron en simultáneo tres espacios portuarios con mayor o menor incidencia dentro de la trama urbana.



Plano que acompaña las Memorias de la Sociedad Anónima “Puerto San Nicolás” presentada a la Asamblea de Accionistas. Realizado por Ing Agr. F.G, Molina. Agosto 1886, Buenos Aires<sup>58</sup> En verde, las propiedades de esta Sociedad. Los círculos indican las tres localizaciones de las instalaciones portuarias.

Los distintos espacios en que funcionó la actividad portuaria fueron:

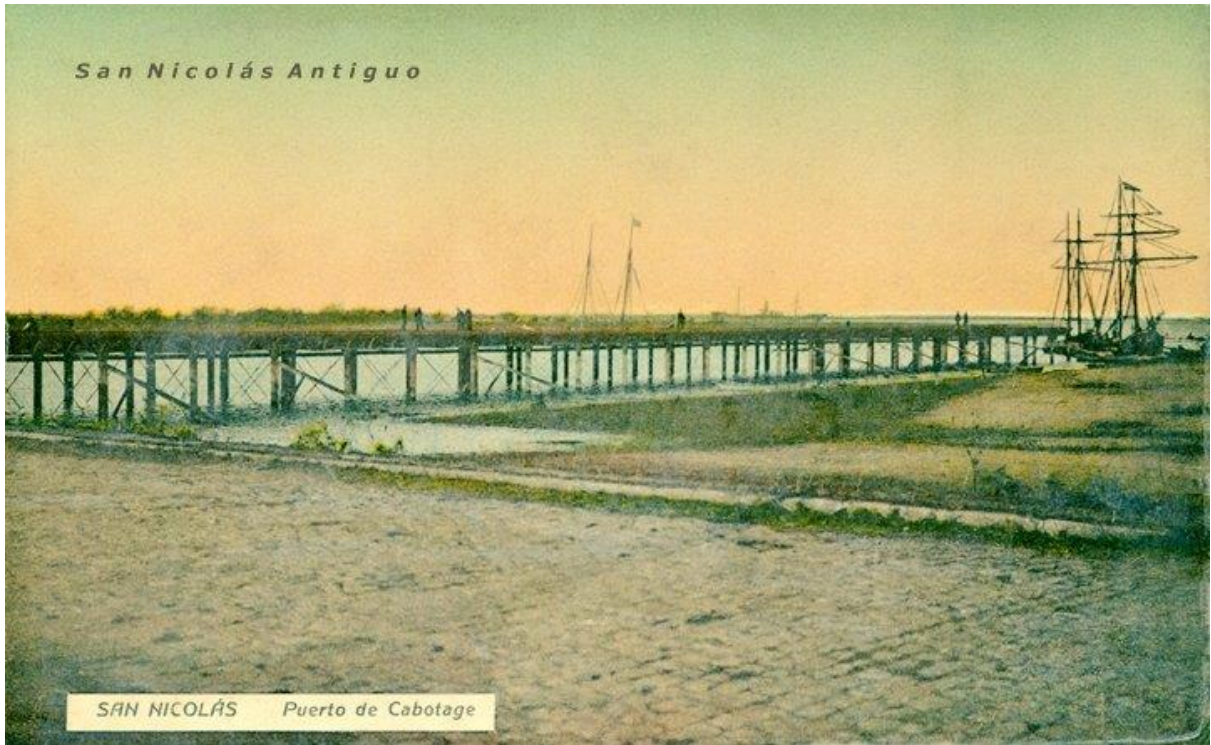
a) Primitivo fondeadero: próximo a la plaza principal del pueblo donde históricamente se ubicaba el fondeadero, en que a finales del 1887 se habilitó como muelle para exportación e importación. Hacia las primeras décadas de siglo XX, con la inauguración del Puerto Nuevo, este muelle cayó en desuso. El estado de abandono del mismo fue el motivo de la iniciativa para construir allí un puerto de Cabotaje.

<sup>56</sup> Exte: 348-D-1918. (APYM.HCDN)

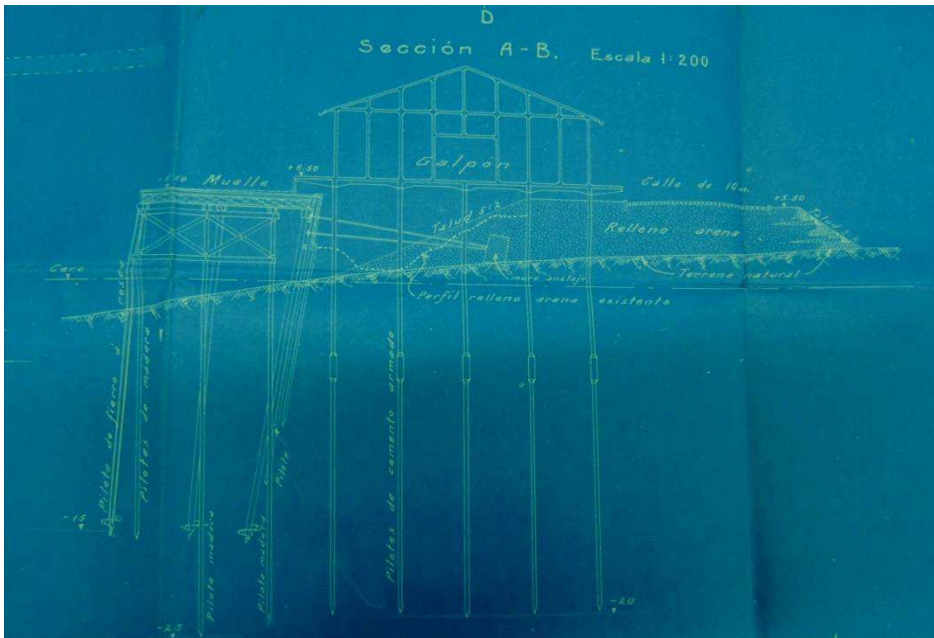
<sup>57</sup> Exte:136-PE-1927; 38-PE-1936 (APYM.HCDN)

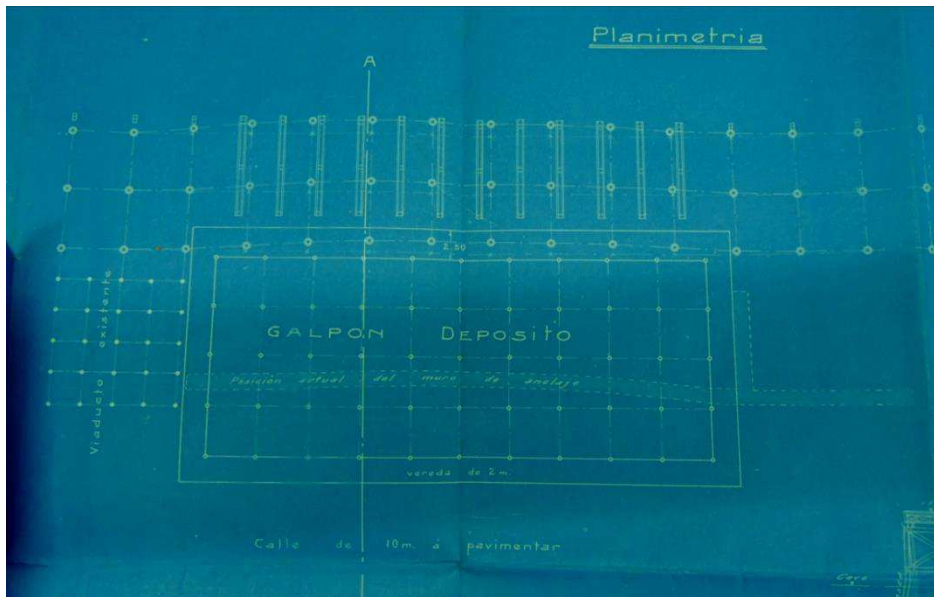
<sup>58</sup> Memorias (1896)





Puerto de Cabotaje: muelle de hierro proyectado por ing Juan Pelleschi y habilitado en el año 1887.  
Edición: Establecimiento Tipográfico El Progreso- Cerca de 1910 disponible en:  
[www.sannicolasantiguo.blogspot.com](http://www.sannicolasantiguo.blogspot.com)





Sector del plano de proyecto del puerto de Cabotaje. Autor: Dirección de Vías Navegables y Puertos. MOP. División Paraná Inferior. Exte: 348-D-1918. (APYM.HCDN )

- b) Sobre terrenos de privados: embarcaderos de empresas privadas, donde culminaba la estación del ferrocarril del Oeste dedicadas básicamente al comercio exterior.
- c) El puerto de *aguas hondas* o puerto de ultramar: en tierras del antiguo saladero San Luis, posteriormente Frigorífico La Elisa, más próximo al arroyo de Ramallo (que tratamos en el apartado anterior) <sup>59</sup>.

Podemos observar que la iniciativa para la construcción de los puertos de las localidades del área de estudio también fueron impulsadas desde la Cámara de Diputados. Entre los años 1924 y 1928, el Diputado José M. Barbich solicitó la construcción de los puertos de Zarate, Campana (presentación en conjunto con el Diputado Vasquez), Ramallo y Baradero; siendo el Diputado Máximo Aldazabal el que llevó adelante la solicitud para la construcción del puerto de San Pedro.

En cada expediente estudiado se observaron distintos argumentos que llevaron a solicitar las mejoras o la construcción de un puerto, atendiendo a cuestiones particulares de cada localidad,

Así es que en el caso de Campana, en el año 1928, que se solicitaba:

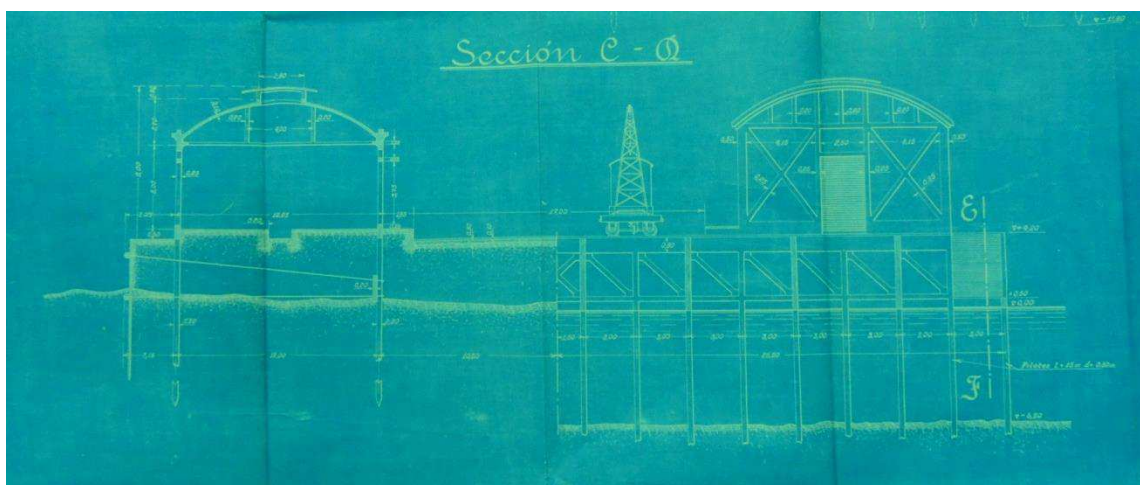
*“la construcción de un puerto nacional a base de muelles de ultramar y cabotaje, depósitos, guinches y los edificios necesarios para la instalación de las oficinas de la Aduana y Subprefectura...”<sup>60</sup>.*

<sup>59</sup> Obregón, Rosana (2015)

Los fundamentos que se desprenden del expediente se basaban en: el uso exclusivo por parte de las empresas (frigoríficas, petrolíferas y del Ferrocarril Central Argentino) de los muelles de su propiedad y la imposibilidad de que otras embarcaciones pudieran utilizarlos; que por otra parte, los frigoríficos se encontraban cerrados como consecuencia de la pérdida de los mercados donde colocar los productos, luego de la contienda mundial, lo que causaba desocupación en gran parte de la población

La inversión del Estado en esta obra era vista como una posibilidad de paliar la situación económica reinante y vislumbrando las posibilidades de desarrollo que tendría el puerto con posibilidades de la extracción de productos para exportación producto de la producción de los partidos vecinos<sup>61</sup>. No obstante el pedido, solo se dio viabilidad para la construcción de los muelles de cabotaje, no así de los de ultramar.

Zárate, con anterioridad a la solicitud del año 1924 de Barbich, contaba con un muelle municipal, totalmente en ruinas, y de acuerdo a lo requerido para el funcionamiento de la actividad portuaria era necesario que el Estado Nacional llegara a un acuerdo con el Gobierno de la Provincia-propietario de las tierras sobre la costa del Paraná de las Palmas- para la instalación del puerto<sup>62</sup>. Como en el caso de Campana se presupuestaron y construyeron los muelles- en hormigón armado – para la actividad de cabotaje que contó con el beneplácito de la asociación de comercio local según consta en el exte, dado su interés de posibilitar el ingreso a la producción fruto hortícola y leña de las islas del Delta para comercializarlos en la ciudad o hacia otros puntos de la región<sup>63</sup>.



Sector del plano de anteproyecto de Puerto de Cabotaje en Zárate. Dirección de Obras y Astilleros del Rio de La Plata. Dirección General de Navegación y Puertos. M.O.P En: Exte: 610-D-1924. (APYM.HCDN)

<sup>60</sup> Exte: 624-D-1928. (APYM.HCDN )

<sup>61</sup> Ibidém

<sup>62</sup> Exte: 610-D-1924. (APYM.HCDN )

<sup>63</sup> Galafassi, Guillermo (2004)

En los casos tanto de Ramallo<sup>64</sup> y San Pedro<sup>65</sup> las solicitudes se efectuaron para la construcción de un puerto, inicialmente de cabotaje con un embarcadero de cereales y un canal que lo uniera al curso principal de navegación del río; el proyecto consideraba la posibilidad de ampliar las obras para el transporte de ultramar. En cambio para Baradero<sup>66</sup>, directamente se solicitó la construcción de obras portuarias de cabotaje y canalización del río del mismo nombre; puede constatarse en varias fuentes que la actividad de este puerto se basó en el comercio de cabotaje<sup>67</sup>.

Para finalizar, cabe mencionar que todos los proyectos y presupuestos de estas obras fueron realizados por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

### **Consideraciones finales:**

Este trabajo tuvo como objetivo principal realizar una primera aproximación al proceso histórico con que se conformó, de manera integral, la región litoral del noroeste bonaerense en lo que respecta a la interacción entre el territorio y la infraestructura portuaria. El intento de visualizar el escenario en que se construyeron los puertos en coincidencia con una expansión de la infraestructura de transporte ha generado más incertidumbre que certezas. Planteando líneas de investigación a desarrollar en trabajos posteriores. En una primera instancia nos preguntamos, con relación al diseño, aspectos técnicos y materiales que se traducen en la *forma* con que se materializaron: Cuáles son los saberes de los cuerpos técnicos del Estado? Quiénes fueron sus integrantes de la Dirección de Vías Navegables? .

Es este efectivamente el inicio, a finales del periodo estudiado, de la conformación de un sistema portuario integrado tendiente a equilibrar los desajustes producto del primer auge de la expansión de la economía agroexportadora? Como resultan *ser* los espacios urbanos en que se localizó la actividad portuaria? Cuáles fueron los conflictos legales, económicos, de la interacción entre la trama y la infraestructura ferroviaria?

El modelo agroexportador que modeló a la República Argentina a partir de 1880, en el sentido de los “objetivos materiales” del Estado que plantea Oslak, se interesó en

---

<sup>64</sup> Exte: 278-D-1925; 10-PE- 1925; 154-D-1928 (APYM.HCDN )

<sup>65</sup> Exte: 578-D-1924. (APYM.HCDN )

<sup>66</sup> Exte: 3-PE-1925 (APYM.HCDN )

<sup>67</sup> Anuarios de los Movimientos de los Puertos de la República Argentina. 1934-1938; Exte: 3-PE-1925 (APYM.HCDN )

consolidar y desarrollar la economía capitalista como modo de producir un crecimiento de la sociedad; por lo cual se orientó y fomentó el establecimiento de industrias de elaboración primaria y la extensión de servicios ferroviarios centrandose su atención en la región noreste bonaerense, que por sus características era rica en recursos naturales y por su ubicación hacia factible la construcción de un sistema de puertos fluviales impulsando el crecimiento del área por inversión de capitales. Las empresas principalmente de capitales extranjeros, realizaron libremente sus negocios con un Estado permisivo que asumía un rol protector y tolerante, las inversiones por parte del Estado, en la órbita de la construcción y explotación portuaria fue de un fracaso permanente.

El desarrollo urbano y de la infraestructura del corredor Buenos Aires-Rosario fue en desmedro de otras regiones del interior. La intervención del Estado en la economía como agente de desarrollo, recién se comenzará a vislumbrar en el periodo siguiente y se acentuará durante el gobierno de Perón.

### **Bibliografía:**

Aliata, Fernando (2005) "Cultura urbana y organización del territorio" En: Goldman, Noemi (Dir) *Revolución, República, Confederación (1806-1852)*. Tomo III. Buenos Aires. Sudamericana. pp 199-254

Baccino, S., Robles, S., Sorolla, M (2007) *La producción. La industria frigorífica*. Buenos Aires. Ed. de los cuatros vientos.

------(2007) *Erase una vez.... Zárate*. Buenos Aires. Ed. de los cuatros vientos.

Canedo, Mariana (2000) *Propietarios, ocupantes y pobladores. San Nicolás de los Arroyos, 1600-1860*. UNMdP, Mar del Plata.

------(2012) Pueblos frente al río *Bibliographica Americana* Nro 8. Diciembre pp 69-93 En: <http://www.bn.gov.ar/revistabibliographicaamericana/pueblos-frente-al-rio-comercio-fluvial-poder-colonial-y-derechos-a-la-tierra-buenos-aires-1770-1820>

[Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2016]

Ciccioli, Julian (2015): *Relevamiento y fichaje y redibujo de la cartografía histórica del bajo Paraná* (inédito)

Cricelli, S. Galcerán, V. Obregón, R. (2015) Producción, industria y comercialización en la transformación del paisaje litoral bonaerense entre 1860-1930. En : “XV Congreso de los Pueblos”. 22 al 24 de abril. La Plata. AHPBA Publicación digital. ISBN: 978-987-3692-01-7

----- (2016) La red hídrica en relación al ferrocarril y los asentamientos poblacionales en el noreste bonaerense: los casos de Zárate y Campana. 1880-1930 En: Actas del “1° Congreso Iberoamericano de Historia Urbana”. Santiago de Chile. 23 al 25 de Noviembre. Pp 111-120. <http://www.historiaurbana.cl/actas>

----- (2017) Proyectos de Canales de navegación en el Delta del Río Paraná. 1880-1930 En: “XVI Congreso de los Pueblos”. Dolores. 27-28 de abril. PBA. AHPBA. Inédito.

De La Torre, José (1938) en: *Historia de la ciudad de San Nicolás de los Arroyos*” Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata

Dodero, Luis (1976) *La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores. Memorias personales.* Buenos Aires.

Galafassi, Guillermo (2004). Colonización y conformación moderna de las tierras del Delta del Paraná. Argentina (1860-1940) *Revista Complutense de Historia de América.* Vol III pp:111-130 En:

<http://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/article/viewFile/RCHA0404110111A/28604>

[Fecha de consulta: 18 de noviembre de 2016]

Galcerán, Virginia (2015) Red Ferroviaria y Puentes en la costa bonaerense del bajo Paraná. 1880-1940 En: *Encuentro Internacional Historia Urbana y Territorial. “Ciudades, territorios y cartografía”* 29 y 30 de octubre, Buenos Aires, IAA, UBA ( inédito)

García, Susana (2011) “Apuntes sobre la navegación en el siglo XIX” En: Silvestri, Graciela y Lobianco, Juan (editores) *Paraná Rangá. Un viaje filosófico.* Rosario. Centro Cultural Parque España. pp 57-61

Grindlay Moreno, Luis (2008): Ciudades y Puertos. En: *Ciudades. N°11.* Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid pp. 53-80 En: <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20053-080%20GRINDLAY%20MORENO.pdf>

Harispuru, Adela (2011) El puerto de San Nicolás. Su origen, evolución y decadencia. Actas de: “V Jornadas de Historia Económica”. AUDHE. 23 al 25 de Noviembre. Montevideo. En: <http://www.audhe.org.uy/el-puerto-de-san-nicolas-su-origen-evolucion-y-decadencia.html>

Hora, Roy (2010) *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires. Siglo Veintiuno Editores.

------(2013) “La política bonaerense : del orden oligárquico al imperio del fraude”. En: Palacio, J.M. *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943*. Tomo 4. 1ra Ed. Buenos Aires: EDHASA, Gonnet: UNIPE: Editorial Universitaria. Pp: 51-80

Lazzaro, Silvia (1992) *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*” Buenos Aires. Centro Editor de América Latina.

Levene, Ricardo (2008) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. Reedición digital multimedia.

Liernur, F. Aliata, F comp. (2004) *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires, AGEA.

----- Ballent, Anahí y Silvestri Graciela: Voz: “Ministerio de Obras Públicas” pp.136-139

-----Silvestri, Graciela: Voz: “Puertos” pp.122-130

Luchini, Alberto, et al.(1981) *Historia de la ingeniería Argentina* Buenos Aires. Centro argentino de ingenieros.

Memorias (1889) Departamento de Obras Públicas de la Nación. Vol2. Buenos Aires.

------(1896) Sociedad Puerto San Nicolás, Buenos Aires

Miguez, Eduardo (2013) “La provincia de Buenos Aires entre 1880-1943”. En: Palacio, J.M. *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943*. Tomo 4. 1ra Ed. Buenos Aires: EDHASA, Gonnet: UNIPE: Editorial Universitaria. Pp: 15-47

------(2008) *Historia económica de la Argentina: de la conquista a la crisis de 1930*. Buenos Aires. Sudamericana.

Obregón, Rosana (2015) Puertos fluviales: técnica y proyecto. Puerto Nuevo San Nicolás de los Arroyos. 1880-1906 En: “6tas. Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios” Rosario. 20 y 21, de agosto. inédito

Ortiz, Ricardo (1943) *Valor económico de los Puertos Argentinos*. Ed Losada. Buenos Aires.

Oslak, Oscar (2012) *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*. Buenos Aires. Ed Ariel

Reborati, Carlos (2012) “La dinámica ambiental desde fines del siglo XIX”. En: Otero, Hernán (Director) *Historia de la provincia de Buenos Aires. Población, ambiente y territorio*. Tomo 1. 1ra Ed. Buenos Aires: EDHASA, Gonnet: UNIPE: Editorial Universitaria. pp. 113-139

Rochi, Fernando (2013) “La economía bonaerense: del auge exportador a sus crisis.” En: Palacio, J.M. (director) *Historia de la provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943*. Tomo 4. 1ra Ed. Buenos Aires: EDHASA, Gonnet: UNIPE: Editorial Universitaria. Pp: 81-121