



Un núcleo comercial para los territorios del sur.

Políticas económicas regionales y la construcción de redes políticas empresariales (Bahía Blanca, 1880-1916)

A commercial centre for the southern territories. Regional economic policies and the construction of political business networks (Bahía Blanca, 1880-1916).

Florencia Costantini*

Palabras clave:

Política Económica

Estado

Empresa

Provincia de Buenos Aires

Resumen

En el marco de la renovación de los estudios sobre el Estado, las políticas económicas se presentan como un objeto sugerente para explorar sus relaciones con agentes del mercado. Si desde hace algunos años las investigaciones se encuentran ahondando sobre estas dimensiones en antiguos territorios de frontera como los Territorios Nacionales, el sur bonaerense no ha tenido una exploración sistemática que permita echar luz sobre los planes y modalidades de acción de los gobiernos a partir de 1880 hasta 1916. Este artículo analiza la labor de los gobiernos liberales en territorios de reciente incorporación al proyecto del Estado nacional, corroborando la formación de una red política empresarial para la explotación de recursos que sustentó a Bahía Blanca como un núcleo comercial y que implicó la combinación con agentes del sector empresarial a través de las modalidades de concesiones y comisiones ad hoc. En efecto, la crea-

* Profesora, licenciada y doctora en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Becaria posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas con lugar de trabajo en el Centro de Estudios Regionales “Prof. Felix Weinberg” (Departamento de Humanidades, Universidad Nacional Del Sur). Contacto: florencostantini@gmail.com

ción de un núcleo comercial se sustentó en una serie de vinculaciones y nexos en el tiempo que cristalizaron dicha red. Para esto practicamos un ejercicio de reducción de escala sobre las políticas económicas hacia el partido de Bahía Blanca vehiculizadas en los programas de gobierno (discursos de presidentes y gobernadores) y memorias ministeriales y en los debates legislativos de Nación y Provincia.

Keywords:

Economic policy

State

Business

Buenos Aires province

Abstract

Within the new studies on the state, economic policies are presented as a fertile field to explore their relationship with the market in the integration of southern territories. For some years, investigations have been delving into these dimensions in former border territories, such as the National Territories; the south of Buenos Aires has not had a systematic exploration that examines the modalities of the governments from 1880 until 1916. This article analyzes the aims of liberal governments in territories of recent incorporation to the national state project, corroborating the formation of a political business network for the exploitation of resources that sustained Bahía Blanca as a commercial centre. That implied the combination with agents of the business sector through the modalities of concessions and ad hoc commissions. The commercial centre creation was sustained by a series of links and connections over time that crystallized the network. For this, we practised a scale reduction on the economic policies towards Bahía Blanca district conveyed in the government programs (speeches of presidents and governors), ministerial reports and the Nation and the Province legislative debates.

Con la campaña militar iniciada por Julio Argentino Roca (1878-1885) y el inicio de su presidencia en 1880 se produjeron cambios sustanciales en el sur. No solo porque dicha campaña modificó las bases sociales y económicas de los pueblos que allí habitaban, a nivel político buena parte del espacio se organizó como Territorios Nacionales (Ley N° 1532 año 1884) para su incorporación al Estado ar-

gentino. Para la provincia de Buenos Aires la legislación que sustentó este avance militar significó la enajenación cuasi total de las tierras meridionales con el objetivo de su puesta en producción para la exportación¹ que se mostraba como el motor de acumulación del capital.² Hasta el momento, los rendimientos productivos habían sido austeros. En el censo provincial de 1881 entre Bahía Blanca y Patagones –los distritos más australes– se destinaban 104 hectáreas para trigo,³ mientras que en 1914 en el novel partido de Villarino (creado en 1886) se destinaban 128.188 hectáreas para este cultivo.⁴ Estos cambios acelerados, encuadrados en la gran expansión agraria, nos invitan a preguntarnos sobre el rol que han tenido las políticas nacionales y provinciales sobre los mismos. ¿Cómo actuaron estos poderes en la organización de este territorio para su puesta en producción? Los estudios sobre la provincia de Buenos Aires han avanzado, principalmente, en el impacto que han tenido las leyes de tierras, empero, una vez pasadas buena parte de estas a la órbita del mercado ¿qué otros proyectos se plantearon? Si bien en el último tiempo la labor de construcción estatal ha emergido como un problema de múltiples indagaciones desde sus agencias, burocracias y saberes,⁵ tanto el rol del poder Ejecutivo como Legislativo en materia económica desde una perspectiva regional ha sido en menor medida trabajado, cuestión que sería de utilidad para comprender las dinámicas de aquellos espacios que, como antiguas zonas de frontera, es decir, con precarias estructuras estatales, vivieron profundas transformaciones socioeconómicas como el sur bonaerense, al mismo tiempo que podría informar sobre las características de la ideología liberal que orientó las políticas económicas.

A partir del análisis de las políticas económicas (programas y discusiones) entre 1880 y 1916 sobre el partido de Bahía Blanca, el presente artículo se propone demostrar que desde los programas de gobierno se promovió y reforzó a Bahía Blanca como un núcleo comercial del centro sur bonaerense (Provincia) y de los Territorios Nacionales pampeano y norpatagónico (Nación). Para cumplimentar esta tarea, si bien se generó una somera infraestructura estatal, especialmente desde Nación, se privilegió la combinación con agentes del sector empresarial a través de concesiones y comisiones *ad hoc*. De esta práctica resultó una *red política empresarial* que fue construida du-

1 Barba, Cano de Noguera, Infesta, Mallo, Orruma, 1974.

2 Desde 1820 una nutrida legislación había iniciado la ocupación y compra y venta de las tierras de la campaña bonaerense. Banzato, 2013. Específicamente para el sur se destaca la ley de 1855 para los partidos de Bahía Blanca y Patagones.

3 Buenos Aires, Prov. 1889, p. 308.

4 Argentina, 1916, tomo 5, p. 911.

5 Bohoslavsky y Soprano, 2010, entre otros.

rante el periodo, fue específica para el territorio y su evolución dependió de los ciclos de las políticas y las posibilidades que tuvieron ciertas empresas y empresarios de relacionarse eficazmente con representantes del poder político. Este modo de acción se debió a la falta de infraestructura estatal, ausencia de fondos y partidas específicas que se condecía con la retórica liberal del momento lo que generó una precariedad *provechosa* para la construcción de dicha red. Para el caso analizado, los principales actores fueron empresas de ferrocarril y puertos y empresarios mayoristas ligados a la plaza de Bahía Blanca, estos últimos reunidos en la Bolsa de Comercio (1908) de dicha localidad. Metodológicamente, realizamos un recorte en torno a las proyecciones y políticas económicas dirigidas hacia la zona que nos ocupa tanto del poder Nacional como del Provincial. El corpus documental consiste en discursos de apertura del parlamento por parte del Poder Ejecutivo, los diarios de sesiones de nación y de provincia, memorias ministeriales y de otras dependencias estatales y, por último, prensa periódica.

El artículo comienza con un apartado que introduce los principales aportes del último tiempo en torno al Estado, al mismo tiempo que precisa la perspectiva teórica-metodológica utilizada. El segundo se centra en los programas de gobierno de nación y provincia para identificar las propuestas e ideas de los poderes Ejecutivos, allí concluimos la voluntad de constituir a Bahía Blanca como un núcleo comercial. Un último apartado recupera las modalidades de acción para lograr este objetivo, abordando en profundidad dos de ellas: las concesiones y las comisiones *ad hoc* las cuales nos permiten atender a la construcción y desarrollo de esta red política empresarial. Para facilitarle al lector el seguimiento de los datos trabajados, en el anexo se presentan dos tablas que sistematizan los proyectos presentados a los poderes Legislativos en función de los años, oferentes y concreción.

Las políticas económicas del periodo. Recorrido historiográfico y precisiones teóricas-metodológicas

Durante el periodo abordado, Argentina vivió un proceso de transformación de sus límites jurisdiccionales y administrativos, de su perfil social a raíz de la inmigración y de su dinámica política debido a la alianza de élites provinciales en el Partido Autonomista Nacional (PAN) que hegemonizó las instancias gubernamentales.⁶ Para los estudios más tradicionales, la política económica de estos gobiernos que consistió en

6 Para la provincia de Buenos Aires, la renovación de las dirigencias a partir de 1880 alineó, no sin tensiones, dicha administración al grupo nacional. La faccionalización que este sector vivió en la década siguiente afianzó la hegemonía de Marcelino Ugarte a partir del nuevo siglo y la conformación del Partido Conservador en 1908. Barba, 2004.

sentar las bases para el libre ajuste de los mercados sobre los factores de producción, fue explicada por el poder de la burguesía terrateniente pampeana y sus alianzas,⁷ el buen funcionamiento del sistema agroexportador en el plano internacional⁸ o por un consenso de la élite al gobierno sobre el desarrollo de la región pampeana que permitía ingresos fiscales para garantizar su reproducción política.⁹ En estos análisis ha emergido la cuestión regional para pensar la articulación de un mercado nacional y sus beneficiarios¹⁰ que incluyó a los Territorios Nacionales como problemática económica específica del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) y, en particular, las limitaciones que tuvo su accionar para incorporarlos al modelo agroexportador.¹¹ No obstante, un grupo de nuevas investigaciones, ayudadas por el cambio de escala de observación, informaron sobre un “aparato” estatal más plural y diverso de lo que se creía, con agentes específicos, burocracias y con un impacto diferencial en función de las capacidades estatales para organizar y llevar adelante las políticas en el vasto espacio nacional.¹² Examinar en profundidad las dependencias y actores vinculados a la labor estatal,¹³ le permitió a esta nueva corriente cuestionar un liberalismo a ultranza para pensar una articulación original vernácula,¹⁴ una actitud pragmática y flexible¹⁵ o proponer la génesis de un Estado empresario.¹⁶

Si bien la provincia de Buenos Aires ha comenzado a ser fruto de análisis específicos en torno a las dependencias del Estado provincial,¹⁷ el examen de las políticas se ha

7 Ansaldi, 1989.

8 Barsky, 1993.

9 Botana y Gallo, 1997.

10 Especialmente analizadas con el caso de las burguesías cuyanas y azucareras. Balán, 1978.

11 Para la norpatagonia, se ha demostrado el escaso éxito en esta tarea. Bandieri, 1991; Ruffini, 2003.

12 Ortiz Bergia, 2015. En el plano económico, se le ha prestado atención a la labor del Estado en el desarrollo de la agricultura, (véase Djenderedjian, 2013; Martocci, 2014), las infraestructuras de comunicación como ferrocarriles y puertos (véase Justo López, Waddell y Martínez, 2016; Prieto, 2021; Regalsky, 2007), entre otros, en los cuales se ha puesto de manifiesto las lábiles y porosas vinculaciones entre Estado y diferentes esferas de lo social. Bohoslavsky y Soprano, 2010. Otras visiones critican la distinción conceptual y metodológica entre Estado, burocracias y sociedad civil, véase Saltalamacchia, 2015.

13 El cruce con la historia social, abrió un campo de estudios sociales del Estado, asociados con la conformación de burocracias y expertos. Palermo y Silva, 2016.

14 Caravaca, 2011.

15 Rocchi, 2000.

16 Posición que se ha sostenido para la rama de los ferrocarriles y obras sanitarias nacionales. Regalsky y Salerno, 2008.

17 Véase los avances de Barandirán y D'Agostino, 2016 y Banzato, 2016 que dan a conocer un proceso de complejización e inversión estatal durante el periodo que aquí se analiza.

focalizado en la cuestión de la tierra, ya sea desde los organismos centrales¹⁸ como en clave regional.¹⁹ Sin embargo, otros aspectos de la política económica como los proyectos presentados y discutidos a propósito de antiguos territorios de frontera han sido poco estudiados para el período que se inauguró con el gobierno de Dardo Rocha (1881-1884) por lo que resultaría de interés preguntarse sobre las políticas y dinámicas estatales para su articulación económica. Este análisis puede revelarnos información sobre las modalidades de acción de los gobiernos en dichos territorios donde las dependencias estatales fueron avanzando poco a poco, pero el desarrollo material se mostraba como una prioridad.²⁰

Frente a estos nuevos abordajes que objetan las interpretaciones normativas del Estado basadas en su uniformidad, efectividad e impersonalidad,²¹ las políticas se conforman como objeto privilegiado para preguntarse sobre los procesos que las generan, sus sentidos y las interlocuciones con otros actores.²² En este artículo nos centraremos en analizar los proyectos de los gobiernos a propósito de una región y la forma en que la interrelación con agentes poseedores de capital constituyó una característica. Para esto, nos distanciamos de aquellos estudios que perciben la acción del Estado de modo uniforme siguiendo un esquema de arriba hacia abajo o del centro a la periferia. Si bien hay líneas rectoras, en el plano económico los diferentes intereses en torno a los recursos del territorio permiten complejizar el panorama general a partir de la reconstrucción de las tramas entre política y sociedad civil en espacios disimiles. Por lo tanto, siguiendo a Jessop,²³ concebimos al Estado como una relación social que implica considerar su variabilidad en tiempos y espacios en el cual una dimensión de análisis son sus modos de intervención, por ejemplo, las políticas. De un modo similar, Oszlak y O'Donnell plantean que estas resultan de los "asuntos problematizados" en la sociedad.²⁴ Retomando estos presupuestos, analizar las políticas económicas de un determinado periodo podría darnos cuenta, no solo de la labor del Estado en dicha

18 Por ejemplo, con el estudio de la ley de los Centros Agrícolas de 1887 y las estrategias colonizadoras. Girbal, 1980; Blanco, 2014.

19 Sobresalen para el periodo, los estudios sobre el sur ya mencionados y, en particular, sobre Carmen de Patagones por la presencia de tierras fiscales. Dam, 2021; Ruffini, 2000.

20 Sobre Bahía Blanca en particular, en otro trabajo hemos abordado la política portuaria nacional en el marco de la conformación de un empresariado de alcance regional y sus posicionamientos con el Estado y las empresas concesionarias. Costantini, 2022. Demás investigaciones han reparado sobre las dinámicas económicas y sociales del periodo. Silva, 1985; Fanduzzi, 2007, entre otros.

21 Galluci, 2013.

22 Bohoslavsky, 2014.

23 Jessop, 2017.

24 Oszlak y O'Donnell, 1995.

materia, sino también de las relaciones que se dan con otros actores de la sociedad civil en un determinado momento. De este modo, desarrollamos un enfoque que permita iluminar sobre la labor económica del Estado durante el modelo agroexportador argentino, optando por reducir la escala de análisis hacia un espacio particular como es el sur de la provincia de Buenos Aires para involucrar nuevos actores y voces, conocer las visiones y modalidades económicas del poder político y su cambio en el tiempo a la luz de las tendencias económicas y las vinculaciones del mismo con los factores de poder económico. Para esto se prestará atención al poder Ejecutivo y Legislativo ya que en el marco republicano que consolidó la Constitución nacional de 1853/1860 y provincial de 1854, el Congreso y la Legislatura fueron espacios privilegiados para la deliberación y gestión de las políticas económicas.²⁵ En este sentido, relevamos y analizamos, por un lado, las proyecciones de los gobiernos sobre este territorio y, por otro, las políticas llevadas adelante, en particular, en los momentos de gestación en el poder ejecutivo como en el legislativo, tanto en la instancia nacional y provincial.

Este examen nos introduce sobre dos tópicos de interés: la modalidad de acción de los gobiernos encuadrados en una lógica liberal²⁶ y las relaciones entre poder político y poder económico. Sobre este particular, los expertos se han dedicado a desentrañar las dimensiones de análisis en las sociedades, tanto desde la posición del mismo Estado -introduciendo la noción de una posible autonomía- como desde la praxis de organizaciones y sujetos empresariales.²⁷ Aquí seguimos a Viguera que propone tomarlas como “dos variables intervinientes”,²⁸ esto nos obliga a contemplar las relaciones que se tejen entre ambos campos, tanto el político como el económico. Consideramos que una reducción de escala sobre una región en particular nos permitirá introducir procesos, actores y relaciones que una visión macro no contempla como también problematizar la visión de proyectos regionales con el objetivo de reflexionar sobre el rol del Estado en antiguos territorios de frontera.

A continuación, indagamos las acciones diseñadas desde el poder político tendientes a otorgar una funcionalidad económica, centrándonos en los programas de los gobiernos y en la labor del Poder Legislativo nacional y provincial.

25 A propósito de la política ferroviaria, Palermo ha analizado la importancia del Congreso para el trazado de sus características que luego cedió lugar a la labor de los expertos y ministerios específicos. Palermo, 2006.

26 Según Oszlak “son las tomas de posición de quienes actúan en el nombre del Estado o asumen su representación las que indican, con mayor claridad, cuáles son las orientaciones políticas-ideológicas implícitas de sus acciones”. Oszlak, 2011, p. 6.

27 Son variados los enfoques que han reparado en esta problemática. Algunos trabajos de síntesis: Beltrán, 2012; Tirado, 2015.

28 Viguera, 1998, p. 43.

Un núcleo comercial para los territorios meridionales

Las administraciones discutieron e implementaron políticas para diferentes partes del territorio, empero ¿cómo pensaron el sur bonaerense? ¿Cuál fue su rol en el corrimiento de la frontera productiva? El presente apartado se enfoca en los programas y las proyecciones de gobierno sobre el sur de la provincia de Buenos Aires, entendiendo que la macro región pampeana distó de constituir un espacio homogéneo. No solo por las diferentes condiciones naturales, sino también por los procesos técnicos-productivos que la articularon con las demandas del mercado. Por el lado de las primeras, el sur bonaerense se ha caracterizado como zona de producción mixta de clima subhúmedo de transición.²⁹ En relación a las segundas, su situación fronteriza que se extendió durante buena parte del siglo XIX, brindó un cariz particular al desarrollo económico con una progresiva puesta en producción ganadera y de cereales que convivió con el comercio interétnico³⁰ hasta que la campaña militar al sur de Roca y su llegada al poder presidencial modificó las relaciones tejidas por el Estado hasta el momento en relación a este espacio. Para analizar estos cambios, a continuación, nos centramos en los programas de gobierno de Nación y Provincia a partir del análisis de los discursos y políticas implementadas desde los Poderes Ejecutivos de ambas instancias.

La adyacencia a los Territorios Nacionales ubicó a Bahía Blanca en una posición valiosa en la planificación de sus circuitos de comunicación y del desarrollo económico de los mismos, por lo que los diferentes presidentes reforzaron la orientación atlántica de la región, haciendo énfasis en la naturaleza del puerto de Bahía Blanca. Julio A. Roca (1880-1886 y 1898-1904) fue quien reparó en ello de forma más sistemática, tanto en los mensajes presidenciales, como en las disposiciones adoptadas.³¹ Evidentemente, el sistema portuario fue un factor clave para un modelo dinamizado por la exportación de productos agrarios.³² Empero, los gobiernos se enfocaron de manera directa en el valor estratégico-militar de la costa bahiense, por lo que en 1898 se inauguraron las obras para la construcción del puerto militar que se convertiría en la Base Naval General Belgrano,³³ dejando en manos del capital privado los puertos

29 Campo, Ramos y Zapperi, 2009.

30 Ratto y Santilli, 2004.

31 En los siguientes mensajes de apertura de las sesiones del Congreso, este presidente hizo mención a puertos en la costa del partido de Bahía Blanca: 1881, 1884, 1886, 1900, 1901, 1902 y 1904. Biblioteca del Congreso, Dirección Servicios Legislativos, 2015a, 2015b, 2015c.; Museo Roca, 1966.

32 Lazzaro, 1992.

33 Cernadas, 1971.

comerciales, por lo pronto, durante el siglo XIX. Ciertamente, en 1885 se inauguró el Puerto Comercial en la costa de Bahía Blanca, renombrado en 1900 como Ingeniero White, propiedad del Ferrocarril del Sur (en adelante FCS) a través del decreto del día 29/01/1883. La autorización al Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste (en adelante FCBBNO) también fue producto de negociaciones con el PEN autorizando la construcción y creación de un muelle propio.³⁴ Otras concesiones aprobadas fueron las de Guillermo Godio (año 1900, Ley N° 3964) y la de Abel Pagnard (año 1908, Ley N° 5574). El gobierno también encaró obras portuarias de manera directa, así en 1903 se aprobaba el proyecto del diputado Federico Seguí que proponía la habilitación comercial de una parte del puerto militar (año 1903, Ley N° 4294) que se efectivizaría en 1906.

Algunas de ellas como las del FCS y FCBBNO se iniciaron como negociaciones particulares con los poderes ejecutivos en relación a beneficios obtenidos y contraprestaciones. Por ejemplo, con la extensión del ramal de Azul a Bahía Blanca, el FCS se aseguró la habilitación de un muelle para el ingreso de los materiales necesarios que luego expandió hacia otras mercancías y actividades³⁵ y con la expansión a Neuquén en 1896 se aseguró la ampliación de la gestión del puerto por 50 años.³⁶ El FCBBNO obtuvo su permiso portuario al renegociar el sistema de garantías que se había suspendido a raíz de la crisis de 1890.³⁷ Esta situación fue posible ya que la política portuaria no contaba con una legislación específica que regulara las concesiones como sucedía con los ferrocarriles. Esto revela la existencia de contactos directos entre representantes del poder político y de estas empresas que negociaban en despachos los derechos y las obligaciones y luego pasaban a las cámaras legislativas para su ratificación. El caso de la extensión a Neuquén por parte del FCS es paradigmático en este sentido. Debido a la tensión con la vecina república de Chile frente al conflicto limítrofe en 1895, el ministro del Interior Benjamín Zorrilla manifestó que, en una reunión privada con el representante local de dicha empresa, Guillermo White, se conversó el propósito de negociar la llegada de un ramal a Neuquén. La compañía aceptó con amplias prerrogativas por parte del Estado, ya que la obra se consideró una prioridad nacional.³⁸

Con el propósito de reforzar su condición intermediaria de puerto de exportación, se recurrió al tendido de vías férreas.³⁹ Las administraciones se centraron en promo-

34 Pillado, 1899.

35 Fogueroa, 1898.

36 Ferrocarril del Sud, 1899.

37 En el marco de la Ley N° 3350, al renegociar al sistema de garantías al cual se había ajustado la concesión inicial, se agregó el artículo 5° el cual habilitaba a la empresa a realizar un muelle en el puerto de Bahía Blanca. Pillado, 1899.

38 Congreso Nacional, 1895, pp. 631-632.

39 Vale recordar aquí que el sistema ferroviario nacional resultó heterogéneo dada la presencia

ver la extensión de las ya existentes y, en especial, su expansión hacia los Territorios Nacionales norpatagónicos y pampeano -José Uriburu (1895-1898)⁴⁰ y Julio A. Roca⁴¹ y hacia Cuyo -Julio A. Roca⁴² con el fin expreso de descomprimir los puertos del litoral y fomentar el puerto local. El mencionado contrato entre el PEN y el FCS puede encuadrarse en esta situación, si bien partió de un motivo defensivo, en el debate parlamentario se lo caracterizó como “ferrocarril colonizador”.⁴³ A partir de su inauguración en 1899, la conexión con las instituciones comerciales, agentes y las actividades de exportación de Bahía Blanca han sido corroboradas en el número creciente de transacciones.⁴⁴

De todos modos, los gobiernos también diseñaron proyectos que, bajo gestión estatal, buscaban conectar al sur bonaerense con diferentes partes del país. Emilio Civit como ministro de Obras Públicas (1898-1904) fue quien planeó una vía que conectaría Villa Mercedes con el Puerto Militar para unir el “Sudoeste de Buenos Aires con Cuyo”,⁴⁵ y, en general, enlazar el comercio del Norte y con el Sur sin pasar por Buenos Aires, es decir, buscando la descentralización de las transacciones. Asimismo, se fomentaba el desarrollo agrícola y ganadero en la parte este del territorio pampeano.⁴⁶ En este sentido, el presidente Roca envió un proyecto para practicar estudios que conecten las economías de Cuyo con Bahía Blanca, al mismo tiempo que proponía el examen para un nuevo puerto gestionado por el Estado.⁴⁷ Al año siguiente Manuel Quintana continuaba esta tendencia, presentando, a través del Ministerio de Obras Públicas, un plan para erigir un puerto de aguas profundas en la costa bahiense. A pesar de contar

de empresas estatales -provinciales y nacionales- y el juego de las concesiones privadas. Justo López, Waddell, Martínez, 2016.

40 Argentina. Presidente Uriburu, 1896; 1897; 1898.

41 Museo Roca, 1966.

42 Argentina. Presidente Roca, 1904.

43 Congreso Nacional, 1895: 253-254.

44 Por ejemplo, la estación de Neuquén en 1902 despachaba 2339 toneladas de cargas mientras que en 1912 este número escalaba las 20453 toneladas. Ministerio de Obras Públicas, 1903: 96; Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vías y Comunicación, 1912, 249. Para el mismo caso de Neuquén, la investigación realizada por Gentile y otras corrobora la tendencia atlántica de ciertas regiones de la jurisdicción. Gentile, Destéffaniz, Debener, Debattista, Bertello, 1998.

45 En vistas de ubicar allí los vinos cuyanos. Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, 1905, 82.

46 *Ibidem*.

47 Argentina. Presidente Roca, 1904.

con el apoyo de la cámara de Diputados, en la de Senadores no se trató.⁴⁸ El fallecimiento del presidente y el cambio del responsable de la cartera del ministerio que, a partir de 1907 quedó en manos de Ezequiel Ramos Mejía, modificó los proyectos y prioridades.⁴⁹ Aduciendo la falta de recursos, el nuevo mandatario se enfocaba en la conexión entre los mismos Territorios Nacionales del sur más que la unión con la jurisdicción bonaerense.⁵⁰ Asimismo, la ley Mitre (N° 5315 año 1907) que unificaba normativamente las dispersas concesiones ferroviarias delimitó zonas de influencia de las grandes empresas e impuso al Estado un rol regulador más que competitivo del capital privado.⁵¹ Acorde a este espíritu, los antiguos proyectos del Ministerio serían suplidas por las empresas ya existentes. Así, en 1908 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico –que había adquirido el FCBBNO–, inauguró el viaje Mendoza-Bahía Blanca a través del empalme en la estación Justo Daract (Ferrocarril Gran Oeste Argentino), al mismo tiempo, la firma se encontraba realizando obras para aumentar la capacidad del muelle como también lo hacía el FCS a partir de la construcción de elevadores de granos.⁵² De este modo, los proyectos estatales eran llevados adelante por las empresas inglesas de transporte asentadas en la región, indicando una transferencia de recursos intangibles como estudios, proyecciones, negocios a estas organizaciones.

Si estas políticas daban una base material para la consolidación de Bahía Blanca como un centro distribuidor del sur, otras medidas tendieron a fomentar la especialización sobre la intermediación y producción de la ciudad con el desarrollo de instituciones específicas para ello. A principios del nuevo siglo, Roca propuso la formación de una escuela comercial en Bahía Blanca con el fin de “responder mejor a las necesidades de aquellos centros”.⁵³ Esta iniciativa dejó como resultado un corpus de especialistas que nutrieron las filas de empleados y empresarios de la ciudad y lugares aledaños.⁵⁴ Por el lado de las tareas productivas, el decreto que reglamentó la policía sanitaria ubicó a Bahía Blanca como la cabecera de la amplia sección IV, que comprendía el sur bonaerense y parte de los Territorios Nacionales, lo que impulsaba a configurar una zona de influencia sobre este tipo de producción ligada a los puertos de embarque como

48 Congreso Nacional, 1905, p. 491.

49 Palermo, 2006.

50 Ramos Mejía, 1913.

51 Regalsky, 2007.

52 *La Nueva Provincia* (8 de agosto de 1907). Los progresos en Bahía Blanca, p.1; *La Nueva Provincia* (13 de agosto de 1913). Los progresos en Bahía Blanca, p.1.

53 Museo Roca, 1966, p. 101.

54 Cernadas, Ciarnello, Marcilese, Stacco, Tedesco, 2003.

también a los comerciantes que allí operaban.⁵⁵ Otras dependencias también posicionaron a Bahía Blanca como centro de un territorio más amplio como sucedió con el programa de agrónomos regionales (1910) durante la gestión de Figueroa Alcorta que se abocó a estudiar y difundir las prácticas agrícolas. La variabilidad geográfica motivó la creación de diferentes jurisdicciones para aplicar medidas específicas en función de los climas y suelos de cada espacio. La administración sur, cuyo centro estaba en Bahía Blanca, estuvo dirigida por el Ingeniero Agrónomo Mariano J. Jurado e involucraba el sur nacional.⁵⁶ Las actividades consistían en enseñar técnicas agrícolas, realizar inspecciones para asesorar al ministerio y elevar memorias.⁵⁷ Al mismo tiempo, se desarrollaban tareas de investigación sobre clasificación y selección de semillas exógenas en función de sus rendimientos.⁵⁸

En cuanto al factor trabajo, se propició la descentralización del ingreso de la inmigración ultramarina por el puerto local, que tuvo algunos ensayos aislados en 1911 durante la administración de Roque Sáenz Peña,⁵⁹ ya que Bahía Blanca concentraba y regulaba la mano de obra para los trabajos rurales del sur triguero.⁶⁰

¿Qué sucedía con los gobernadores? A través de sus programas pudimos corroborar que el fomento de la agricultura fue un objetivo prioritario y conllevó políticas de infraestructura como promover la red caminera y ferrocarrilera como lo fue para las gestiones de Dardo Rocha (1881-1884),⁶¹ Carlos D'Amico (1884-1887),⁶² Guillermo

55 Los espacios abarcados por la sección IV eran: Neuquén, Roca, Avellaneda, Pringles (Río Negro), Departamentos 3º, 4º, 5º, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º, 15º del territorio de la Pampa, partido de Villarino, Puan, Bahía Blanca, Pringles, Dorrego, Tres Arroyos, Juárez, Laprida, Olavarría, Lamedrid, Suarez, Saavedra y Alsina. Decreto del día 6 de julio de 1904 correspondiente a la ley N° 3959. Argentina. Leyes y decretos, 1906: 688.

56 El mismo se desempeñó hasta 1912 que lo relevó Domingo E. Unanue. En aquel año, y ya bajo la gestión de Roque Sáenz Peña (1910-1914), se redujo su órbita de acción al sur bonaerense, lo que posibilitó una dedicación más efectiva sobre un espacio menor y mayormente homogéneo en términos climáticos y productivos.

57 Martocci, 2014.

58 *La Nueva Provincia. Suplemento especial Centenario de Bahía Blanca* (11 de abril de 1928). La agronomía regional- Los agrónomos regionales: 536. En 1912 esta labor se complementaba con la creación de una subestación experimental en Guatraché en el territorio pampeano cuyo objetivo era producir variantes locales de trigo mejoradas. Ministerio de Agricultura de la Nación, 1915.

59 Argentina. Presidente Sáenz Peña, 1911.

60 Voldkin, 2015.

61 Buenos Aires prov. Gobernador Rocha, 1884.

62 Buenos Aires prov. Gobernador D'Amico, 1885.

Udaondo (1894-1898),⁶³ Marcelino Ugarte (1902-1906)⁶⁴ e Ignacio D. Irigoyen (1906-1910).⁶⁵ Así, el partido de Bahía Blanca fue objeto de un buen número de proyectos de caminos y, en especial, de construcción de puentes que corroboran la idea de centro acopiador e introductor del sur.⁶⁶

En vistas de fomentar la actividad agrícola, alrededor del nuevo siglo la propuesta de obras de irrigación marcó la agenda de los gobiernos ya que Bernardo de Irigoyen (1898-1902) indicó la necesidad de esta obra para los agricultores del sur.⁶⁷ Sin embargo, su concreción definitiva se vio dilatada debido al aplazamiento de su tratamiento en las cámaras⁶⁸ a pesar de un sistemático pedido por parte del Municipio de Bahía Blanca y la prensa del sur.⁶⁹ El proyecto quedaba en la fase de estudios (Ley provincial N° 2867) que reconocían la necesidad de la obra, pero su resolución se dilataba, aunque recurrentemente era mencionado en los programas de los diferentes gobernadores.⁷⁰ Lo cierto es que existieron otras prioridades para las administraciones en relación al agua como las inundaciones en la cuenca del Salado⁷¹ y los proyectos de irrigación en las tierras fiscales de Patagones.⁷²

La escasez de agua propició otras formas de atención agrícola como fueron las políticas de “auxilio extraordinario”⁷³ materializadas a través de un préstamo de semillas

63 Buenos Aires prov. Gobernador Udaondo, 1897.

64 Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte, 1903.

65 Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, 1906.

66 Buenos Aires prov. Gobernador D'Amico, 1886; Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, 1909; Buenos Aires prov. Gobernador Arias, 1912.

67 La idea era generar una canalización a partir del curso del arroyo Napostá que nacía en las Sierras de la Ventana y desembocaba en la costa atlántica. Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, 1902. La problemática hídrica fue un tema de agenda en la provincia para atender al ciclo climático que, de todos modos, guardó diferencias en relación a los requerimientos de cada zona. Por ejemplo, en la cuenca del río Salado se buscó afrontar las inundaciones más que la falta de agua. Banzato, 2016.

68 Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Senadores. 1910; 1911; 1912; Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1911.

69 Municipalidad de Bahía Blanca. Actas del Consejo deliberante, 1909, N° 45 y 48; *Revista Comercial* (18 de septiembre de 1909). Irrigación, p. 17; *La Nueva Provincia*, (29 de marzo de 1906). Irrigación, p. 3.

70 Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte, 1906; Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, 1907; 1909.

71 Banzato, 2016.

72 Dam, 2021.

73 Zarrilli, 1993.

que se efectuó en 1911 y en 1914 a raíz de las sequías que azotaron al sur bonaerense. Aunque ya ejecutada por el gobierno federal hacia los Territorios Nacionales, el préstamo de semillas se implementó por primera vez en la provincia de Buenos Aires para el área en cuestión y emergió de decretos de los gobernadores (de los días 19/05, 6/06 y 23/06/1911; 5/05/1914) que luego fueron ratificados por las cámaras, permitiendo la reproducción de la cosecha en dichos años (Leyes provinciales N° 3410 y 3551). Como se verá en detenimiento más adelante la distribución descansó en una comisión integrada por miembros de la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca (1908) y partió desde allí para los diferentes puntos del sur provincial.

Como puede verse y, también lo corrobora los proyectos efectivamente presentados al poder legislativo (Tabla 1), existió una intención manifiesta por el desarrollo de Bahía Blanca como puerto y centro comercial en vista del fomento y articulación con el mercado internacional de los territorios del centro sur del país a partir de las comunicaciones e instituciones específicas, generando las bases de Bahía Blanca como “ciudad intermedia”.⁷⁴ Esta vocación dio un perfil particular a la localidad en su relación con la zona circundante.⁷⁵

74 Esta conceptualización hace referencia a las funcionalidades y la influencia que ejercen las ciudades sobre las regiones que ocupan. Preis, Gorenstein, Hernández, Landriscini, Napal, Urriza y Olea, 2012.

75 Diez y Pasciaroni, 2018.

Tabla 1. Listados cronológico de los proyectos del Poder Ejecutivo presentados en las legislaturas correspondientes entre 1880-1916 para Bahía Blanca clasificados según temática y aprobación.

Poder Ejecutivo Nacional		
Año	Funcionalidad	Concreción
1887	Hotel de inmigrantes	No
1895	Extensión ramal a Neuquén	Si
1899	Inspección de exportación	Si
1903	Escuela de enseñanza comercial	Si
1904	Estudios Puerto	Si
1905	Puerto	No
1908	Caminos	Si
1910	Estudios caminos	Si
Poder Ejecutivo Provincia		
1884	Tierras	Si
1884	Puentes	Si
1886	Puentes	Si
1904	Estudios Irrigación	Si
1911	Distribución de semillas	Si
1914	Distribución de semillas	Si

Fuente: Elaboración propia en base a Anexo 2 y 3.

Esto se mostró de forma más sistemática en el PEN, aunque con la administración de Ramos Mejía en la cartera del Ministerio de Obras Públicas en conjunto con la Ley Mitre de ferrocarriles, la prioridad consistió en conectar los TN entre sí y dejar zonas de influencias exclusivas para las empresas ya radicadas. Para la provincia, la importancia del sur residía en su rol como nexo con el mercado mundial al contar con un sistema de infraestructura que propendería al fomento agrícola. Sin embargo, para el caso provincial su desempeño resultó más errático durante el periodo lo que generó una idea de abandono y olvido de las demandas del sur, cuestión que también se llegó a reproducir en las cámaras legislativas.⁷⁶

⁷⁶ Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1914, p. 306; Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1901, pp. 36; 55-57

Las modalidades de acción del Estado en territorios de frontera

Las concesiones

Ahora bien, al procesar los proyectos discutidos y tratados en el ámbito parlamentario tanto nacional como provincial observamos que los presentados por los ejecutivos fueron exigüos en comparación a aquellos realizados por particulares.⁷⁷ En efecto, la política de concesiones a particulares fue la modalidad de ejecución más utilizada para el territorio y el periodo. Si analizamos las temáticas se corrobora una linealidad con los programas de gobierno: ferrocarriles, puertos, almacenaje e irrigación (véase anexo) figuran entre las solicitudes más frecuentes dando cuenta de la centralidad de Bahía Blanca en torno a los flujos productivos y comerciales del sur pampeano y los Territorios Nacionales. Este estilo de encarar las obras se corresponde con las formas de penetración del capital extranjero en nuestro país caracterizado por el funcionamiento internacional de las compañías legalmente autónomas (*Free Standing Companies*) y el enriquecimiento de empresarios vernáculos. Este tipo de firma tuvo especial impacto en la expansión de empresas en países recientemente articulados al mercado mundial como eran los latinoamericanos.⁷⁸ A raíz de su estructura poco diversificada, nacían a la luz de proyectos puntuales que se avizoraban como ventajosos y cuyas concesiones se ofertaban en los mercados europeos ¿Quiénes eran los encargados de gestionar las concesiones? Los llamados *promoters*⁷⁹ que estaban organizados en compañías colectivas coyunturales cuyos objetivos se basaban en la indagación sobre mercados futuros y en la diversificación de sus activos, para luego venderlas en el extranjero. Estos agentes aprovechaban 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 en mercados de capitales externos.⁸⁰ La preeminencia de esta modalidad daría cuenta de tres cuestiones. Por un lado, la forma en que empresas extranjeras surgieron y aprovecharon los activos intangibles de agentes nacionales. Por otro, el creciente interés sobre las potencialidades de la región, la búsqueda de diversificación y nuevos negocios en un contexto de expansión

77 En el caso nacional 80% correspondían a este ítem y en el provincial el 65%.

78 Jones y Wale, 1998.

79 Wilkins, 1988.

80 Un caso paradigmático en este sentido fue Luis D'Abreu quien se encargó de promocionar y presentar una serie de concesiones para entidades financieras y ferrocarriles, mientras trabajaba como periodista y promovía en los diferentes impresos sus propios proyectos, entre ellas, la del ferrocarril que uniría Bahía Blanca a San Luis que luego vendió a FCBBNO. D'Abreu, 1889.

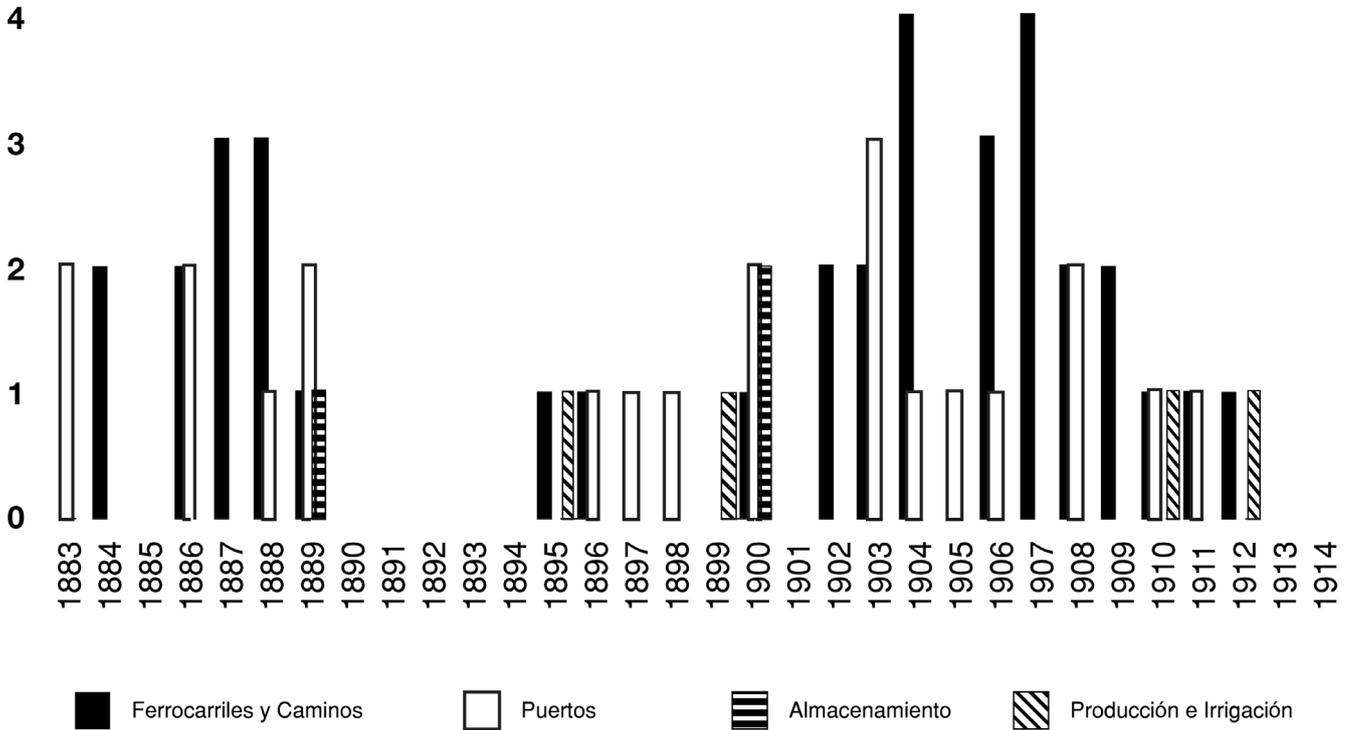
de la frontera productiva en donde el sistema de concesiones se convirtió en una herramienta para afianzar las estrategias de acumulación. En tercer lugar, la relevancia de los contactos con el poder político para asegurar la aprobación de las concesiones.

Al mismo tiempo este mecanismo permitía una conexión de las demandas locales con los capitales internacionales. De todos modos, esta conexión no fue automática y si analizamos las propuestas según años y temáticas (Gráfico 1 y 2) podemos advertir una correspondencia de ritmos entre nación y provincia que, asimismo, responde a dinámicas propias del campo político y la macroeconomía. Es decir, las concesiones siguieron un ritmo de tres tiempos que combinó situaciones internacionales para las inversiones y políticas de fomento como fue el primer momento en la década de 1880. Aquí existió, por un lado, un clima en las plazas de capitales extranjeras favorables para la inversión en el país como también posicionamientos políticos hacia la aprobación de líneas de ferrocarril. En el caso nacional la idea de generar competencia entre líneas y las privatizaciones durante la gestión de Juárez Celman (1886-1890)⁸¹ propició un auge de propuestas hacia la región que nos ocupa, al igual que el posicionamiento de Máximo Paz (1887-1890) con respecto a aprobar todo plan que no requiriera garantía estatal.⁸² Este ritmo no pudo sostenerse con la crisis de 1890 como tampoco la concreción de varias de las concesiones aprobadas, por lo que esta última década exhibe una especie de pausa en la presencia de proyectos que vuelve a acelerarse a inicios del nuevo siglo con la recomposición de la economía, la expansión de la agricultura y ciertas políticas de incentivo como la de los elevadores de granos (N° 3451 año 1896 y N° 3908 de 1900) y la mencionada ley Mitre.

81 Justo López, Waddell y Martínez., 2016.

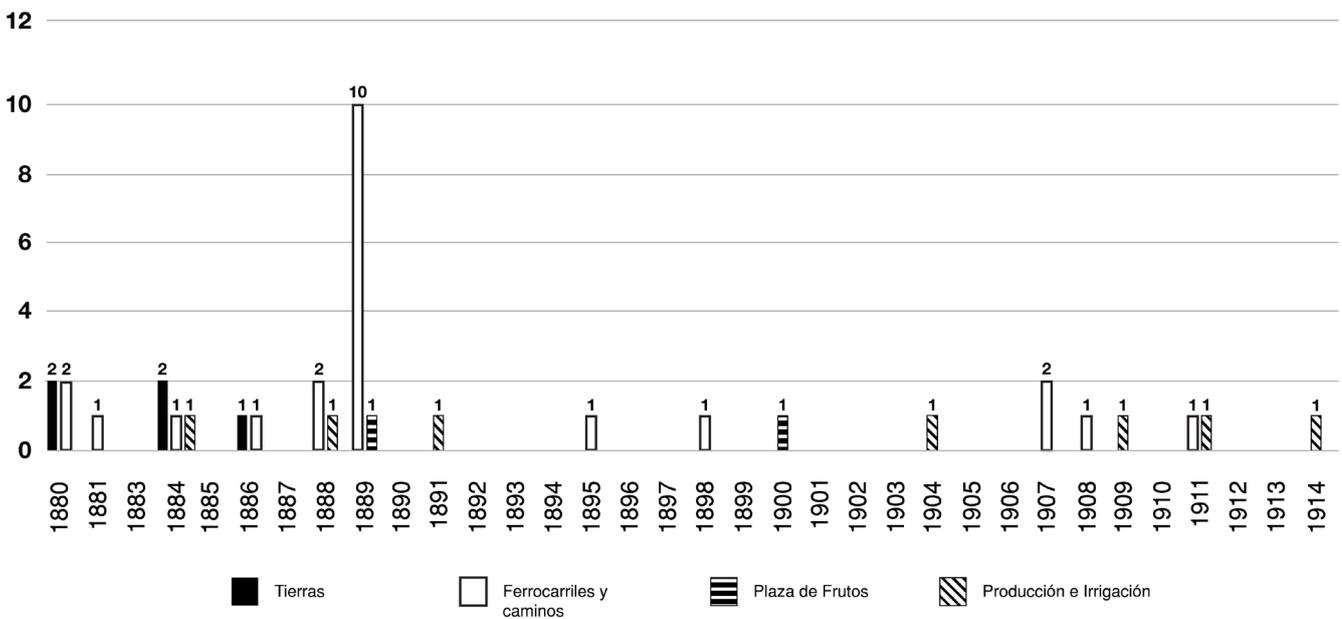
82 Buenos Aires prov. Gobernador Paz, 1888. Como consecuencia de este programa para la zona que nos ocupa en 1889 registramos diez solicitudes de concesiones.

Gráfico 1. Total de proyectos presentados al Poder Legislativo nacional entre los años 1884 y 1914



Fuente: Elaboración propia en base a tabla 2 anexo

Gráfico 2. Total de proyectos presentados al Poder Legislativo provincial entre los años 1884-1914



Fuente: Elaboración propia en base a tabla 3 anexo.

Por otra parte, si cotejamos la cantidad de concesiones solicitadas con las aprobadas y las efectivamente materializadas, las diferencias son muy amplias,⁸³ ya que dependían de la posibilidad de conseguir la aprobación, en primera instancia y la financiación, en un segundo momento, para llevarlas a cabo. Si, buena parte de estas propuestas no pudieron materializarse por inconsistencias o falta de capitales, las empresas de ferrocarril FCS y FCBBNO cumplimentaron todas las propuestas efectuadas e incluso avanzaron sobre nuevas. Parecería que había empresas mejor posicionadas que otras para la cumplimentación de sus objetivos. ¿En qué consistió esto? Además de contar con un gran sustento de capital,⁸⁴ consideramos que el éxito se debió a contactos eficaces con representantes del poder político que les permitieron hacer valer sus prerrogativas e intereses, redundando en una ampliación de su capital. Como hemos visto anteriormente con los puertos de embarque, las negociaciones privadas actuaron de puntapié para su construcción. Asimismo, existieron conexiones a partir de la participación de ciertos políticos en las carteras accionaria. Por ejemplo, el diputado Toso en 1888 declaró tener acciones en el FCS por lo que justificaba la defensa de sus intereses, cuestión que fue repetida en oportunidades por otros legisladores.⁸⁵ La prensa también se hizo eco de los beneficios directos de los congresistas por participar en las empresas de las cuales votaban las concesiones.⁸⁶ A su vez, cuando el gobernador Marcelino Ugarte planeó un ferrocarril provincial excluyó al sur por encontrarse este atravesado ya por empresas privadas.⁸⁷ De hecho, el FCS proclamó sistemáticamente una preferencia sobre el sur bonaerense por considerarse la primera empresa en mostrar la viabilidad del puerto de Bahía Blanca y quien mayormente había invertido en la zona.⁸⁸ Otra vía para afianzar su poderío fue la compra de concesiones que implicaban una competencia directa como sucedió con la de Wilkinson & Cía. y Oliver & Cía. que atravesaban el centro sur de la jurisdicción y buscaban ampliarse a Bahía Blanca⁸⁹ y, por el lado del FCBBNO, la concesión de Eduardo Shaw que

83 De la totalidad de concesiones de nuevas empresas y empresarios presentadas en la provincia, el 10% fueron aprobadas y ninguna concretada. En el ámbito nacional estos números aumentaron: de un total de 49 pedidos se aprobaron un poco más del 40%, aunque efectivamente se concretaron solo seis.

84 En 1913 el FCS y el FCBBNO se ubicaban en el 1° y 5° puesto respectivamente de las empresas con mayor capital del país. La primera escalaba a 194.741.967\$ y la segunda a 59 396 300\$. Datos obtenidos de la Base de Datos de Grandes Empresas en Argentina, recuperado el 26 de febrero de 2023.

85 Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1888, pp 412-418.

86 *La Nueva Provincia* (7 de febrero de 1908). Los grandes intereses del país, p. 2.

87 Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte, 1906.

88 Lázaro, 1992; Ferrocarril del Sud, 1899.

89 Rögind, 1937.

buscaba unir Bahía Blanca con Patagones. Ambas recibieron las autorizaciones correspondientes de las cámaras legislativas. La gestión directa de los puertos por parte de estas empresas también desactivó las iniciativas de otras para la construcción de elevadores de granos en el marco de las leyes N° 3451 y 3908 que buscaban su fomento. En efecto, fueron estas empresas las que efectivamente erigieron estos espacios de almacenajes en sus muelles al igual que hicieron con las iniciativas planteadas por el proyecto de Civit anteriormente analizadas.

Si bien el enlace entre gobiernos y compañías no se consolidó de manera lineal, ya que observamos diferentes ritmos en función de los programas de gobierno, las demandas de agentes del territorio y la labor de los legisladores, el resultado fue la concentración de activos en manos de estas firmas que configuraban una zona de influencia sobre el centro sur bonaerense, el este pampeano y la norpatagonia con núcleo en Bahía Blanca como espacio que contenía los muelles de su propiedad, implicando el retiro de los proyectos del Estado y otros particulares.

Como se ha podido observar, la política de concesiones fue el mecanismo utilizado para las obras de infraestructura de ferrocarriles, puertos, almacenaje y obras de irrigación que se vio cumplimentado en mayor medida que la labor directa de los gobiernos. Del análisis de las mismas, pudimos extraer que, si bien existieron momentos propicios para la aprobación de concesiones, su efectiva concreción resultó en una *red política empresarial* entre las firmas de ferrocarril y actores del gobierno ya que detectamos la presencia de vínculos que se mantuvieron en el tiempo y que implicaron transferencias de recursos: concesiones, recursos intangibles, proyecciones, beneficios de explotación y económicos.⁹⁰ Estas relaciones se construyeron a partir de la lógica de acuerdos personales y encuentros privados entre integrantes del poder Ejecutivo y representantes de empresas que permitía consensos, luego ratificados por las cámaras, y a partir de la participación de integrantes del poder político en la cartera accionaria de las firmas.

Ahora bien, resta preguntarnos qué sucedía con la implementación de políticas destinadas a la producción como realizamos en el siguiente apartado con respecto al préstamo de semillas del poder provincial.

Comisiones Ad Hoc

Se ha mencionado anteriormente que en 1911 y 1914 el poder Ejecutivo provincial (en adelante PEP) aprobó por decreto la distribución de semillas a los partidos del sur bonaerense afectados por una grave sequía que imposibilitaba continuar con las acti-

⁹⁰ Lozares, 1996.

vidades al corriente año.⁹¹ La importancia que, para los programas, tenía el fomento agrícola favoreció esta política que había sido anteriormente ensayada por el Estado nacional para el territorio pampeano.⁹² Aunque los decretos mencionaban la financiación del gobierno para llevar adelante la compra de semillas, se carecía de una estructura estatal para ejecutar la tarea por lo tanto su aplicación descansó en una serie de comisiones que se crearon con el fin de distribuirlas. Para esto se generó un organigrama de comisiones divididas en el sur que dependían de una comisión central nombrada por el gobierno. Si bien algunas de ellas involucraban a representantes de reparticiones estatales como empleados de correo y telégrafos y bancos, en su mayoría estaban integradas por terratenientes y comerciantes que tenían sus bases de operaciones en el sur provincial. Por ejemplo, en 1911 la comisión central -nombrada por el PEP- estaba conformada por el intendente de Bahía Blanca, Valentín Vergara, representantes de las empresas de ferrocarril William Harding Green (FCBBNO) y Arturo Coleman (FCS), comerciantes y propietarios José Croft, J. Frenzthal, Jorge Moore⁹³ y Hugo Roedinger,⁹⁴ contando con el ingeniero Jorge A. Rendón como único representante del PEP. Similar situación se vivió en 1914 cuando la comisión central quedó conformada por el gerente del Banco de la Provincia de Buenos Aires, los gerentes del FCS, FCBBNO y Rosario Puerto Belgrano, Ernesto A. Bunge y J. Born por los exportadores de cereales, Agar Cross & Cía. por los importadores de maquinaria agrícola, y los comerciantes y propietarios de la región Diego Meyer, Lázaro Costa, Ernesto Parral, Augusto Mengelle y José Coelho (en representación de la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca). La presidencia estaría en manos del ministro de Obras Públicas de la provincia. Estas comisiones eran las encargadas de organizar y nombrar las subcomisiones que se encontraban integradas en su mayoría por los jefes de las estaciones, comerciantes y propietarios y, casi excepcionalmente, por representantes de dependencias estatales como correos y telégrafos.⁹⁵

91 Las principales localidades y parajes eran los siguientes: Tornquist, Irene, Médanos, Algarrobo, Napostá, Sierra de la Ventana, Estomba, Cabildo, Bajo Hondo, Venancio, Berraondo, San Germán, Rondeau, Villa Iris, Jacinto Arauz, Villa Alba, Hucal, Abramo, Nueva Roma, Pelicurá, Chasicó, Felipe Solá, Saenz, Bordenave y Darragueira. *La Nueva Provincia* (18 de noviembre de 1910). Efectos de la sequía, p. 1.

92 Zarrilli, 1993.

93 Representantes de la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca.

94 En representación de la Liga Agraria de Bahía Blanca.

95 Por ejemplo, en 1911 el 23% de los integrantes se dedicaban a tareas comerciales, un 20% eran propietarios de tierras y apenas un 3% desempeñaban algún cargo administrativo. En la de 1914 un 40% de los miembros descansaban en los jefes de las estaciones de ferrocarril, un 25% eran comerciantes y un 1% eran parte de la estructura burocrática estatal. Guía Ducós, 1912; 1914; Guía Comercial de Bahía Blanca y Zona Tributaria, 1910.

La función de estas subcomisiones eran relevar los datos de los agricultores afectados para efectivizar el reparto, por lo que, en definitiva, la decisión sobre el destino de las semillas radicaba en ellos más que a una estructura burocrática. Con el préstamo de semillas, nuevamente, la ejecución de la política se basó en una articulación con empresas y empresarios del territorio. Según el poder político, las razones de ello se basaron en que los involucrados tendrían mayor conocimientos e intereses directos sobre una efectiva implementación.⁹⁶

Un problema que surgió de esta modalidad fue la denuncia de agricultores que fueron dejados de lado por no contar con contactos dentro de las comisiones. Este reclamo fue vehiculizado al recinto parlamentario por la bancada socialista que proponía que el mismo gobierno debía hacerse cargo del préstamo para evitar que este dependiera de los intereses de empresas y empresarios que “tan dignos de tenerse en cuenta como se quiera, no siempre concuerdan ni coinciden con los intereses generales de la provincia”.⁹⁷ Algunos de los hechos denunciados fueron el favoritismo de la distribución según contactos con las comisiones y el precio elevado que pagó la semilla la comisión. Es decir, se censuraba la modalidad de implementación que debía distribuirse de “forma correcta”, lo que implicaba, “que llegue a manos de los agricultores y que no recorra por la de los intermediarios que han sido la gran calamidad de la agricultura argentina”.⁹⁸ Rápidamente, el oficialismo apoyó la labor de las comisiones que se encontraban integradas por personas “de confianza” cuyo criterio era “buscar personas que parecieran insospechables, honestas y que le merecieran garantías”.⁹⁹ Además indicaba que “Ni el señor Gobernador de la Provincia, ni su ministro de Obras Públicas (...) podían trasladarse con las bolsas de trigo para ir las a distribuir en persona a los colonos en los lugares damnificados”¹⁰⁰ lo que revelaba la precaria infraestructura del Estado para este tipo de operaciones.

La minoría socialista no logró revocar el decreto y tampoco cambiar la modalidad de intervención que fue puesta en funcionamiento nuevamente en 1917 ya con la intervención radical en la provincia de Buenos Aires lo que corroboraría continuidades con los gobiernos de otra orientación política.¹⁰¹ La permanencia de ciertos agentes en los tres préstamos daría cuenta de la cristalización de redes generadas para

96 Buenos Aires Prov. Legislatura. Cámara de diputados, 1914: 365.

97 *Ibidem*, p. 350.

98 *Ibidem*, p. 359.

99 *Ibidem*, p. 365.

100 *Ídem*.

101 Buenos Aires prov. Intervención nacional en la Provincia de Buenos Aires, 1918.

la implementación de dicha política, en particular, de comerciantes y terratenientes vinculados con la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca y los representantes de las empresas de ferrocarril que operaban en la zona sur. ¿Cómo lograron esta continuidad en las comisiones? Nuevamente, parece haber funcionado la lógica de los encuentros privados entre agentes empresariales y representante de los gobiernos. Hacia fines de 1910 se dieron una serie de encuentros entre miembros de la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca y de la Liga Agraria con el gobernador y sus ministros.¹⁰² Similar panorama aconteció tres años después al cual se agregaron representantes de las empresas de ferrocarril, cerealeras y máquinas agrícolas que operaban en el sur.¹⁰³ Luego de dichas reuniones se dictaminaron los mencionados decretos provinciales que daban cause al préstamo y designaban la comisión central encargada de llevarlo adelante. La premura de la situación obligaba a este proceder que alteraba la consulta al poder Legislativo frente a recursos que salían del erario provincial.¹⁰⁴ Esta modalidad de acción también fue criticada en el segundo préstamo por la bancada socialista por no consultar a la Legislatura¹⁰⁵ y, por lo tanto, proceder en función de las demandas de los sectores empresarios ligados a la actividad agraria más que al colono productor.¹⁰⁶

Como se ha podido observar, empresas y empresarios han jugado su papel a la hora de llevar adelante políticas económicas en el sur provincial y nacional. A la preferencia por el sistema de concesiones en relación a la infraestructura, se le agregaron otras modalidades como las comisiones *ad hoc*. Estos métodos, han priorizado la aplicación de políticas a partir de la articulación con negocios e intereses privados, por un lado, por considerar a estos “mejor preparados” para encarar las actividades específicas como sucedió con las comisiones y los *promoters*, en segundo término, por la presión, influencia y contactos que algunos de estos agentes detentaban con el poder político lo que le valía un mejor posicionamiento y, por último, por la escasa infraestructura que tenía el mismo Estado para llevar adelante estas iniciativas. Sobre este punto, los nuevos estudios sobre el Estado han vehiculizado la noción de *precariedad*¹⁰⁷ para explicar las decisiones y formas de operar del mismo en el amplio

102 *Hoja del Pueblo* (10 de diciembre de 1910). Liga Agraria de Bahía Blanca, p. 1; *La Nueva Provincia* (14 de diciembre de 1910). Situación de los agricultores, p. 3.

103 *La Nueva Provincia* (31 de diciembre de 1913). Defensa de la agricultura, p. 1.

104 Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1911, p. 325; Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1914, p. 350.

105 Con respecto al año 1911, la aprobación del decreto que no conllevó discusión alguna. Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1911, p. 325.

106 Buenos Aires prov. Legislatura. Cámara de Diputados, 1914, p. 350.

107 Bohoslavsky, 2005.

territorio nacional que se caracterizaban por la falta de recursos humanos y materiales para implementar políticas de manera efectiva y que contrastaba con sus intenciones. Dicha noción fue principalmente empleada para otras áreas de la aquí tratada como las instituciones de control, la salud, entre otras.¹⁰⁸ Para el caso de las tareas económicas en las cuales las vinculaciones entre agentes del mercado y el Estado revisten un beneficio material, podría pensarse en una *precariedad provechosa*, ya que en los antiguos territorios de frontera se fueron construyendo y reforzando espacios para la reproducción de los negocios que se gestionaron en base a las *redes políticas empresariales* construidas y que se condecían con la ideología liberal que dominaba el gobierno.

A modo de conclusión

En concordancia con los nuevos estudios que se preguntan sobre el desempeño estatal en la Argentina moderna, el presente artículo se enfocó en la acción económica de los gobiernos entre 1880 y 1916 a partir de la reducción de escala sobre un partido meridional de la Provincia de Buenos Aires. De constituir una zona de frontera a una próspera ciudad, Bahía Blanca vivió una serie de transformaciones que la ubicaron como un centro de una amplia zona de influencia. Aquí nos preguntamos cuanto de ello les cupo a los gobiernos y cómo actuaron en este espacio.

Los programas analizados no discutieron el consenso sobre el modelo anclado en la exportación de productos agrarios que atravesó todos los gobiernos. Empero, el desafío que implicaba extenderlo y articularlo en el territorio y a un mercado nacional en desarrollo, generó propuestas divergentes que dependieron, no solo del juego político, sino también de las demandas de empresas y empresarios que buscaron usufructuar recursos y las posibilidades que encontraron para materializarlos a través de los gobiernos. En este sentido, las necesidades de la actividad agraria extensiva pampeana, requirió el desarrollo de núcleos comerciales que permitieran la distribución y acopio de diferentes tipos de mercancías y servicios, la posibilidad de un puerto de ultramar en Bahía Blanca favoreció esta vocación que fue atendida no solo por el poder provincial, sino también por el nacional debido a la cercanía con los Territorios Nacionales.

Pudimos detectar varias formas de implementación de estos programas como la conformación de dependencias e instituciones, la política de concesiones y las comisiones *ad hoc*. Las últimas dos fueron las más numerosas por lo que observamos una importante presencia del sector empresarial en la ejecución de dichas políticas. Este modo de acción se debió a falta de infraestructura estatal –en parte condicionada por

108 Bohoslavsky y Di Liscia, 2008.

ser un antiguo territorio de frontera-, ausencia de fondos y partidas específicas, generando una *precariedad provechosa* para la construcción de lo que hemos llamado una *red política empresarial* que constituyó un resultado específico para el territorio, en función del sector económico y dependió de las posibilidades de vinculación con el poder político que tuvieron ciertos agentes empresariales. Para el caso analizado esta red estuvo conformada por las dos empresas de Ferrocarril y por los empresarios ligados a la plaza de Bahía Blanca que participaron en los préstamos de semillas. La elección de estas personas, reforzaba su posición y la idea de Bahía Blanca como centro acopiador y distribuidor sobre el centro sur bonaerense ya que sus activos descansaban en este lugar. En efecto, al entender al Estado como una relación social, se impone el estudio de dichas relaciones que al verse cristalizadas en el tiempo conforman redes de vinculaciones.

Asimismo, la construcción de una red política empresarial nos permite problematizar la idea de una práctica liberal que delega en el mercado la asignación de recursos para pensar en una determinada articulación entre Estado y agentes empresariales. Lo que nosotros pudimos corroborar es un tipo de articulación específica con ciertos agentes del mercado a través de mecanismos que no necesariamente involucraron procesos de selección a partir de la oferta y demanda, sino que se explican más bien por la creación de redes empresariales para suplir ciertas áreas de la economía. En este sentido, al igual que los estudios sobre las agencias estatales están poniendo en entredicho una noción normativa del Estado, para pensar una visión del Estado más cercana a aquello que nos relevan las fuentes, nos preguntamos si estas primeras aproximaciones no podrían servir para pensar una visión del Estado de tinte liberal más alejado de su sentido normativo y más cercano a sus prácticas a lo largo y ancho del territorio nacional.

En el plano político-partidario, aunque posible de profundizarse en futuras investigaciones, la relación con ciertos agentes en áreas específicas no resultó gratuita para el poder político que fue criticado por no responder a diversas demandas locales lo que podría pensarse que desgastó las bases del PAN y del Partido Conservador en el sur. Otra futura línea de análisis, aunque dimos algunos indicios en el presente trabajo, implicaría cotejar si esta red pervivió al cambio de signo de gobierno al avanzar el radicalismo en la gestión de ambas jurisdicciones aquí analizadas.

Fecha de recepción: 3 de abril de 2023

Fecha de aprobación: 11 de marzo de 2024

Anexo

Tabla 2. Listado cronológico de los proyectos presentados al Congreso Nacional entre 1880 y 1916 para Bahía Blanca clasificados según temática, particular o razón social que lo presentó, aprobación y concreción.

Listado cronológico proyectos presentados al Congreso Nacional				
Tema	Presentado por	Año presentación	Aprobación	Concreción
Puerto	FCS	1883	Sí	Sí: Puerto Comercial luego llamado Ingeniero White
Puerto	Ignacio Planes	1883	Sí	No
Ferrocarril Interoceánico (Bahía Blanca-Antuco)	Pedro Christopherseu	1884	-	-
Ferrocarril del Chubut a Bahía Blanca	Luis Jones	1884	Sí, ley N° 1539	No
Ferrocarril Bahía Blanca -Villa Mercedes	Luis D'Abreu, Torres & Cía.	1886	-	-
Ferrocarril Bahía Blanca - Yumbel (Chile). Luego cambia el inicio a Buenos Aires	Francisco Bustamante & Cía.	1886	Sí, ley N° 1907	No
Construcción de una muralla y dique en el puerto de Bahía Blanca	Ignacio J. Sánchez	1886	Sí, ley N° 1815	-
Puerto	Oreiro & Cía.	1886	-	-
Ferrocarril Bahía Blanca -Villa Mercedes	Luis D'Abreu, Istueta & Cía.	1887	Sí, ley N° 2097	Sí: Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste
Ferrocarril del Limay	Manuel Cadret & Cía.	1887	No	-

Listado cronológico proyectos presentados al Congreso Nacional

Tema	Presentado por	Año presentación	Aprobación	Concreción
Ferrocarril de Bahía Blanca a Villa María	Artayeta Catex & Cía.	1887	No	-
Hotel de Inmigrantes en Bahía Blanca	Poder Ejecutivo	1887	Sí, ley N° 2205	-
Puerto	Dulzemann & Cía.	1888	-	-
Ferrocarril Bahía Blanca - Rufino	Juan Pelleschi & Cía.	1888	No	-
Ferrocarril de Villa María a Bahía Blanca	Balmaceda & Hughes	1888	No	-
Ferrocarril Buenos Aires - Bahía Blanca	José María Martínez & Cía.	1888	Sí, ley N° 2416	-
Elevadores de Granos	Juan E. Chilotequi	1889	-	-
Puerto	Ferreyra & Cía.	1889	-	-
Puerto	Luis Linck	1889	-	-
Ferrocarril Bahía Blanca - Rufino	Juan Pelleschi & Cía.	1889	Sí, ley N° 2484	-
Criadero de ostras y mejillones	Eugenio Pinzolle	1895	Sí, ley N° 3232	-
Extensión a Neuquén Ferrocarril del Sur	Ferrocarril del Sur y Poder Ejecutivo	1895	Sí, ley N° 3344	Sí
Muelle y extensión de líneas	Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste	1896	Sí, ley 3351	Sí: Puerto Galván

Reseñas

Notas

Artículos

Dossier

Listado cronológico proyectos presentados al Congreso Nacional				
Tema	Presentado por	Año presentación	Aprobación	Concreción
Puerto	Abreu, Istueta & Cía.	1897 (se presentó en dos oportunidades más en 1898 y 1900)	-	-
Inspección de exportación -puerto	Poder Ejecutivo	1899	Sí	A pedido de los consignatarios interesados
Puerto y líneas férreas	Guglielmo Godio	1900	Sí, ley N° 3964	-
Elevadores de Granos	Ernesto Tornquist & Cía.	1900	Sí (se acoge a la ley N° 3908 que regula su concesión)	No

Fuente: Elaboración propia en base a Congreso Nacional. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. 1880-1916 varios tomos; Congreso Nacional. Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores. 1880-1916 varios tomos; Colección de leyes usuales de la República Argentina. (1906), Buenos Aires, J. Lajouane

Tabla 3. Listado cronológico de los proyectos presentados a la Legislatura provincial entre 1880 y 1916 para Bahía Blanca clasificados según temática, particular o razón social que lo presentó, aprobación y concreción.

Listado cronológico proyectos presentados a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires				
Razón	Presentado por	Período de presentación	Aprobación	Concreción
Tierras	Carolina Newton	1880	No	-
Ferrocarril de Bahía Blanca a Azul	A. Mac-Innes & Cía	1880	No	-
Tierras	Diputado Ignacio J. Sánchez	1880	No	-
Vialidad	Diputado Ignacio J. Sánchez	1880	Sí, ley N° 1485	-

Listado cronológico proyectos presentados a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires

Razón	Presentado por	Período de presentación	Aprobación	Concreción
Extensión Ferrocarril del Sur a Bahía Blanca	Ferrocarril del Sur	1881	Sí, ley N° 1447	Sí
Tierra	Poder Ejecutivo	1884	Sí	Sí, conceder a Nación tierras en el puerto para la aduana
Vialidad	Poder Ejecutivo	1884	Sí	Sí, puente en Oscuras y Paso Castigado
Producción: tierras y primas para salinas	Amador Ferreyra	1884	No	-
Vialidad	Poder Ejecutivo	1886	Sí, ley N° 1844	Sí, puente en Paso de las Piedras
Producción: fomentar empresas de elaboración de carnes en el puerto	Justo M. Villanueva (diputado)	1888	No	-
Extensión Ferrocarril del Sur	Ferrocarril del Sur	1888	Sí	Sí, entre otras, Bahía Blanca -Tres Arroyos
Extensión Ferrocarril del Oeste a Bahía Blanca	Ferrocarril del Oeste con intervención de Luis Caronti y Justo M. Villanueva	1888	No	-
Ferrocarril Bahía Blanca a Trenque Lauquen	Juan E. Chilotequi	1889	Sí, ley N° 2192	-
Vialidad: Camino carretero de Tornquist a Sauce Grande	Samuel Boote	1889	No	-

Listado cronológico proyectos presentados a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires

Razón	Presentado por	Período de presentación	Aprobación	Concreción
Vialidad: autorizar dinero a la Municipalidad de Bahía Blanca para un camino carretero que una Tornquist con Sauce Grande	Luis Caronti (diputado)	1889	No	-
Ferrocarril Bahía Blanca Magdalena	Carlos Galindez & Cía.	1889	No	-
Ferrocarril San Nicolás a Bahía Blanca	Mariano Saavedra Elias & Cía.	1889	No	-
Ferrocarril Bahía Blanca Patagones	Florencio Pancel & Cía.	1889	No	-
Ferrocarril Tolosa a Meridiano V	Alberto Serantes & Cía.	1889	Sí, ley N° 2169	-

Fuentes editas e inéditas

Argentina (1916). *Tercer Censo Nacional*, Buenos Aires, Talleres gráficos de L. J. Rosso y Cía.

Argentina. *Leyes y Decretos (1906)*, Colección de leyes usuales de la República Argentina: con un extenso índice alfabético de todas las materias a que hacen referencia las leyes. Buenos Aires, J. Lajouane.

Argentina. Presidente Roca (1904), *Mensaje del presidente de la República: al abrir las sesiones del Congreso argentino en mayo de 1904*, Buenos Aires, La Tribuna.

Argentina. Presidente Sáenz Peña (1911), *Mensaje del presidente de la Nación argentina*. Buenos Aires, Oficina meteorológica.

Argentina. Presidente Uriburu (1897), *Mensaje del presidente de la República al Honorable Congreso de la Nación al abrir sus sesiones: mayo de 1897*, Buenos Aires

Argentina. Presidente Uriburu (1898). *Mensaje del presidente de la República al Honorable Congreso de la Nación al abrir sus sesiones: mayo de 1898*, Buenos Aires.

Argentina. Presidente Uriburu, (1896). *Mensaje del presidente de la República al Honorable Congreso de la Nación al abrir sus sesiones: mayo de 1896*, Buenos Aires.

Base de Datos de Grandes Empresas en Argentina / Big Companies in Argentina Database BDGA/BCAD – PICT 2015/3273. Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica, Argentina (<http://www.agencia.mincyt.gob.ar/>) recuperado el 26 de febrero de 2023.

Biblioteca del Congreso, Dirección Servicios Legislativos (2015a), *Dossier. Mensajes Presidenciales. Apertura de los períodos legislativos*, Año III, N° 79.

Biblioteca del Congreso, Dirección Servicios Legislativos (2015b). *Dossier. Mensajes Presidenciales. Apertura de los períodos legislativos*, Año III, N° 83.

Biblioteca del Congreso, Dirección Servicios Legislativos (2015c). *Dossier. Mensajes Presidenciales. Apertura de los períodos legislativos*, Año III, N° 85.

Buenos Aires prov. (1883). *Censo general de la provincia de Buenos Aires: demográfico, agrícola, industrial, comercial*, Buenos Aires, Impresiones El Diario.

Buenos Aires prov. (1918) *Intervención nacional en la Provincia de Buenos Aires: 1917-1918*, La Plata, impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador Arias (1912). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1912*, La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador D'Amico (1885), *Mensaje [sic] leído por el gobernador de la provincia Dr. D. Carlos D'Amico ante la Asamblea Legislativa: mayo 1º de 1885*, La Plata, Diario La Plata.

Buenos Aires prov. Gobernador D'Amico, (1886). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Dr. Carlos D'Amico: leído en la Asamblea Legislativa el 8 de mayo de 1886*, La Plata, El Día.

Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen (1906). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1906*, La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, (1907). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1907*, La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador Irigoyen, (1909). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1909*, La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador Paz (1888). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires D. Máximo Paz: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1888*, Buenos Aires, El Censor.

Buenos Aires prov. Gobernador Rocha (1884). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Doctor D. Dardo Rocha a la Honorable Asamblea Lejislativa [sic]: al entregar el mando el 1º de mayo de 1884*, La Plata, M. Biedma.

Buenos Aires prov. Gobernador Udaondo. *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Dr. Guillermo Udaondo: leído en la Asamblea Legislativa el 28 de mayo de 1897*, La Plata, Museo de La Plata, 1897.

Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte (1903). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Dr. Marcelino Ugarte: leído en la Asamblea Legislativa el 3 de diciembre de 1903*, La Plata, Publicaciones del Museo.

Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte (1906) *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Dr. Marcelino Ugarte: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1906*. La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Gobernador Ugarte (1906). *Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires Dr. Marcelino Ugarte: leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1906*, La Plata, Impresiones oficiales.

Buenos Aires prov. Legislatura. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*. 1880-1916. Varios tomos.

Buenos Aires prov. Legislatura. *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*. 1880-1916, Varios tomos.

Buenos Aires prov. Ministerio de Gobierno. *Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata. 1880-1916, Varios tomos.

Colección de leyes usuales de la República Argentina (1906), Buenos Aires, J. Lajouane.

Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*. 1880-1916. Varios tomos.

Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*. 1880-1916. Varios tomos.

D'Abreu, L. (1889). *Luis A. D'Abreu: Un inventario de 20 años. Sus iniciativas y trabajos*, Bahía Blanca, El Censor.

Ferrocarril del Sur (1899). *Inauguración oficial de la prolongación de Bahía Blanca al Neuquén*, Buenos Aires, Fausto Ortega.

Fogueroa, J. B. (1898). *Estudios sobre puertos de la provincia de Buenos Aires*, La Plata, Ministerio de Obras Públicas.

Guía Comercial de Bahía Blanca y Zona Tributaria (1910). Bahía Blanca, Centro de Publicación Colosimo.

Guía Ducós (1912). Vol. 1. N° 1. Bahía Blanca, Imprenta Ducós.

Guía Ducós (1914). Vol. 2. N° 2. Bahía Blanca, Imprenta Ducós.

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

Ministerio de Agricultura de la Nación (1915), *La experimentación agrícola en la república argentina*, Buenos Aires.

Ministerio de Obras Públicas (1905). *Memoria al Honorable Congreso, julio de 1901-octubre de 1904 (tercera memoria)*, Buenos Aires, Imprenta Guillermo Kraft.

Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Vías de Comunicación (1903). *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, tomo XI, año 1902*, Buenos Aires, Taller topográfico de la Penitenciaría Nacional.

Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Vías de Comunicación (1913). *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, tomo XX, año 1912*, Buenos Aires, Talleres gráficos de la Penitenciaría Nacional.

Municipalidad de Bahía Blanca (1909). *Actas del Consejo Deliberante de Bahía Blanca*. Archivo del Honorable Consejo Deliberante de Bahía Blanca. Tomo año 1909.

Museo Roca (1966). *Mensajes de Roca de 1880 a 1886 y de 1899 a 1904*, Buenos Aires, Ministerio de Educación y Justicia.

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

Prensa

Hoja del Pueblo (10 de diciembre de 1910). Liga Agraria de Bahía Blanca, p. 1

La Nueva Provincia (13 de agosto de 1913). Los progresos en Bahía Blanca, p.1

La Nueva Provincia (14 de diciembre de 1910). Situación de los agricultores, p. 3.

La Nueva Provincia (18 de noviembre de 1910). Efectos de la sequía, p. 1.

La Nueva Provincia (31 de diciembre de 1913). Defensa de la agricultura, p. 1.

La Nueva Provincia (7 de febrero de 1908). Los grandes intereses del país, p. 2

La Nueva Provincia (8 de agosto de 1907). Los progresos en Bahía Blanca, p.1

La Nueva Provincia, (29 de marzo de 1906). Irrigación, p. 3.

La Nueva Provincia. Suplemento especial Centenario de Bahía Blanca (11 de abril de 1928).

Revista Comercial (18 de septiembre de 1909). Irrigación, p. 17

Bibliografía

Ansaldi, Waldo (1989), “Soñar con Rousseau y despertar con Hobbes: Una introducción al estudio de la formación del Estado nacional argentino”, en Ansaldi, Waldo y Moreno, José Luis, *Estado y sociedad en el pensamiento nacional. Antología conceptual para el análisis comparado*, Buenos Aires, Cántaro, pp. 21-108.

Balán, Jorge (1978), “Una Cuestión regional en la Argentina: Burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador”, *Desarrollo Económico*, vol. 18, N° 69, Buenos Aires, pp. 49-87.

Bandieri, Susana (1991), “Frontera comercial, crisis ganadera y despoblamiento rural. Una aproximación al estudio del origen de la burguesía tradicional neuquina”, *Desarrollo Económico*, vol. 31, N° 122, Buenos Aires, pp. 209-233.

Banzato, Guillermo (2013), “Ocupación y distribución de las tierras” en Ternavasio Marcela (Ed.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*, Buenos Aires, Edhasa, vol. 3, pp. 269-292.

Banzato, Guillermo (2016), “Presupuestos y gastos del estado en la provincia de Buenos Aires para afrontar las inundaciones de los campos, 1870-1930”, *Revista Uruguaya de historia económica*, vol. 6, N° 9, pp. 31-48.

Barandiarán, Luciano; D’Agostino, Valeria (2016), “Las agencias estatales y la conformación del Estado de Buenos Aires (1880-1930): Notas para una agenda de investigación” (XXV Jornadas de Historia Económica, Salta), pp. 1-20. <http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/aahe/jornadas-de-historia-economica/xxv-jornadas-de-historia-economica/ponencias/Barandiaran-DAgostino.pdf/view?searchterm=None>

Barba, Enrique Mariano; Cano de Nogueira, María Clelia; Infesta, María Elena; Mallo,

Silvia Cristina; Orruma, María Concepción (1974), “La Campaña al Desierto y el problema de la tierra: La ley de 1878 y su aplicación en la provincia de Buenos Aires” (Segundo Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, La Plata), pp. 225-254.

Barba, Fernando (2004), *Los tiempos perdidos: La política de Buenos Aires entre 1880 y la intervención federal de 1917*, La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

Barsky, Osvaldo (1993), “La evolución de las políticas agrarias en la Argentina”, en Bonaudo, Marta y Pucciarelli, Alfredo (Eds.), *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones.: Vol. III*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, pp. 51-88.

Beltrán, Gastón (2012), “Las prácticas del poder. Discusiones en torno al problema de la acción política empresarial”, *Apuntes: Revista De Ciencias Sociales*, vol. 39, N° 70, Lima, pp. 69-102. <https://doi.org/10.21678/apuntes.70.646>

Blanco, Mónica (2014), “Colonización y política agraria en la provincia de Buenos Aires. Demandas sectoriales y respuestas oficiales durante la primera mitad del siglo XX”, *Mundo Agrario*, vol. 15, N° 30, La Plata.

Bohoslavsky, Ernesto (2005), “Sobre los límites del control social. Estado, historia y política en la periferia argentina (1890-1930)” en Di Liscia, María Silvia y Bohoslavsky, Ernesto (eds.), *Instituciones y forma de control social en América Latina 1840-1940: Una revisión*, Buenos Aires, Prometeo, pp. 49-72.

Bohoslavsky, Ernesto (2014), “El Estado argentino y sus políticas públicas (1880-1943): Algunas discusiones historiográficas”, *Sociedad y Economía*, vol.26, Cali, pp. 17-40.

Bohoslavsky, Ernesto y Di Liscia, María Silvia (2008), “La profilaxis del viento. Instituciones represivas y sanitarias en la Patagonia argentina, 1880-1940”, *Asclepio*, vol. 60, N° 22, Madrid, pp. 187-206.

Bohoslavsky, Ernesto, y Soprano, German (2010), “Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado en la Argentina”, en Bohoslavsky, Ernesto y Soprano, German (eds.), *Un Estado con rostro humano: funcionarios e instituciones estatales en Argentina desde 1880 hasta la actualidad*, Buenos Aires, Prometeo, pp. 9-58.

Botana, Natalio; Gallo, Ezequiel (1997), *De la república posible a la república verdadera: 1880-1910* (vol. 3), Buenos Aires, Editora Espasa Calpe Argentina.

Campo, Alicia; Ramos, María Belén; Zapperi, Paula (2009), “Análisis de las variaciones anuales de precipitación en el suroeste bonaerense, Argentina” (XII Encuentro de Geógrafos de América Latina), pp. 1-12.

Caravaca, Jimena (2011), “El liberalismo económico «a la Argentina». Discusiones políticas 1875 y 1895”, *Diacronie*, N° 6, pp. 4-18.

Cernadas, Mabel (1971), *La creación del Puerto Belgrano y la política del poder en América del Sur*, Punta Alta, Base Naval Puerto Belgrano.

Cernadas, Mabel, Ciarnello, Nicolás, Marcilese, José, Stacco, Miriam y Tedesco Marcelo (2003), *Escuela Superior de Comercio. Un siglo de trayectoria educativa*, Bahía Blanca, Escuela Superior de Comercio.

Costantini, Florencia (2022), “Muelles, concesionarios y empresarios del interior: la política portuaria en debate. Bahía Blanca entre 1880 y 1914”, *Cuadernos del Sur. Historia*, N° 51, Bahía Blanca, pp. 12-34.

Dam, Leonardo (2021), “El estado bonaerense y el problema de las tierras fiscales en el partido de Patagones 1878-1912” (tesis inédita de doctorado, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina), on line. <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/3561>

Diez, José Ignacio; Pasciaroni, Carolina, (2018), “Análisis del sistema productivo de Bahía Blanca desde una mirada histórica. Trayectoria, estado actual y perspectivas”, *H-industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, N° 22, Buenos Aires, pp. 71-94.

Djenderedjian, Julio (2013), “El peso útil del estado. Las políticas gubernamentales de desarrollo tecnológico, investigación y extensión rural en la Argentina de inicios del siglo XX” (Programa Interuniversitario de Historia Política), pp. 1-24, on line. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/1579>

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.

Gallucci, Leandro (2013), “El pueblo, la ley y sus servidores. Sociedad y cultura legal en los territorios Nacionales (Neuquén, 1900-1940)”, en Casullo, Fernando, Gallucci, Leandro y Perren, Joaquín (eds.), *Los estados del Estado. Instituciones y agentes estatales en la Patagonia*), Rosario, Prohistoria, pp. 95-145.

Gentile, Beatriz, Destéffaniz, Carolina, Debener, Marcela, Debattista Susana y Bertello, Carla (1998), "Del pacífico al atlántico: El intercambio comercial neuquino en las primeras décadas del siglo XX", *Anuario IEHS*, Año 13, Tandil, pp. 369-390.

Girbal, Noemí (1980), *Los Centros Agrícolas en la Provincia de Buenos Aires. Análisis histórico de la economía regional*, Buenos Aires, Belgrano.

Jessop, Bob (2017), *El Estado. Pasado, presente y futuro*, Madrid, Los libros de la Catarata.

Jones, Geoffrey; Wale, Judith (1998), "Merchants as Business Groups: British Trading Companies in Asia before 1945", *Business History Review*, vol. 72, N° 3, Boston, pp. 367-408, on line. <https://doi.org/10.2307/3116215>

Justo López, Mario, Waddell, Jorge. E., y Martínez, Juan Pablo (2016), *Historia del ferrocarril en Argentina*, Buenos Aires, Lenguaje Claro.

Lázzaro, Silvia (1992), *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino* (vol. 1-2), Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

Martocci, Federico (2014), "Cultivar al agricultor en la pampa seca. Generación y difusión de conocimientos agrícolas en las primeras décadas del siglo XX", *Mundo Agrario*, vol. 15, N° 29, La Plata.

Ortiz Bergia, María José (2015), "El Estado en el interior nacional en la primera mitad del siglo XX. Aproximaciones historiográficas a un objeto en constante revisión", *Estudios sociales del Estado*, vol. 1, N° 1, Buenos Aires, pp. 59-85.

Oszlak, Oscar (2011), "El rol del Estado: Micro, meso, macro" (VI Congreso de Administración Pública, Resistencia), pp. 1-12, on line. <http://www.oscaroszlak.org.ar/gallery/el%20rol%20del%20estado,%20micro,%20meso,%20macro.pdf>

Oszlak, Oscar; O'Donnell, Guillermo (1995), "Estado y políticas estatales en América Latina: Hacia una estrategia de investigación", *Redes*, vol. 2, N° 4, Buenos Aires, pp. 99-128.

Palermo, Silvana (2006), "Del Parlamento al Ministerio De Obras Publicas: la construcción de los ferrocarriles del Estado en argentina, 1862-1916", *Desarrollo Económico*, vol. 46, N° 182, Buenos Aires, pp. 215-243, on line. <https://doi.org/10.2307/4151112>

Palermo, Silvana; Silva, Jeremías, (2016), "Expertos, burocracias y política de masas en Argentina", *Estudios Sociales del Estado*, vol. 2, N° 3, Buenos Aires, pp. 6-21.

Tirado, Ricardo (2015), “Enfoques teóricos y conceptos sobre el poder político empresarial”, *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, vol. 60, N° 225, pp. 311-340.

Viguera, Aníbal (1998), “Estado, empresarios y reformas económicas: En busca de una perspectiva analítica integradora”, *Revista Perfiles Latinoamericanos*, vol. 7, N° 12, México, pp. 9-51.

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.

