

# Aportes para una nueva caracterización histórica del puerto de La Plata a partir de las estadísticas oficiales (1890-1942)<sup>1</sup>

**SANTIAGO PRIETO.** Becario Inicial de la Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, el Desarrollo Tecnológico y la Innovación – Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina | prieto.santiago88@gmail.com |  0000-0002-5203-7089

Fecha de entrega: 10 de febrero de 2023 / Fecha de aprobación: 20 de abril de 2023

## RESUMEN

Este trabajo parte de considerar el estado de la cuestión de los estudios históricos que tuvieron como tema al puerto de La Plata, los cuales destacan dos cuestiones problemáticas: las dificultades del proyecto inicial en su construcción y la competencia que representó el puerto de Buenos Aires para su desarrollo. Recuperamos aquellos aportes y los datos estadísticos que proporcionan, para ponerlos en diálogo con un nuevo marco teórico orientado a comprender al puerto de La Plata dentro de las dinámicas del espacio pampeano y atlántico, en tanto que su desempeño no se explicaría solamente por su relación con el puerto de Buenos Aires sino con un proceso histórico de mayor alcance que incumbe al desenvolvimiento de la economía argentina. Desarrollamos nuestro argumento poniendo a disposición series históricas que permiten visualizar que el movimiento del puerto de La Plata crece durante la primera mitad del siglo XX conformando un tipo de economía portuaria en vinculación con otras regiones marítimas y fluviales. Al respecto, presentamos el desempeño de rubros vinculados a las energías, como el carbón mineral, el petróleo y sus derivados; cereales, como lino, trigo y maíz; y productos ganaderos procesados por la industria frigorífica. Consideramos relevante que, además de conformar el grueso del movimiento portuario, tales actividades económicas fueron significativas para el desarrollo regional de las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada. Finalmente, a partir de considerar que estos elementos aportan a una nueva caracterización histórica del puerto de La Plata esbozamos aspectos que consideramos relevantes para considerar la situación actual de este puerto en el contexto de su historia reciente.

**Palabras clave:** Puerto de La Plata, historia económica, movimiento portuario, vinculaciones fluviales y marítimas.

---

<sup>1</sup> Una primera versión de este trabajo comenzó en el marco del seminario "Qué hacer y qué no hacer cuando escribas tu tesis: taller de escritura para tesistas de posgrado en Historia" a cargo Roberto Di Stefano en el Doctorado en Historia de la Universidad Nacional de Rosario.

## **Contributions to a new historical characterization of the port of La Plata derived from official statistics (1890-1942)**

### **ABSTRACT**

This paper starts by considering the state of the art of historical studies on the port of La Plata, which highlight two problematic issues: the difficulties of the initial project in its construction and the competition that the port of Buenos Aires represented for its development. We recover those contributions and the statistical data they provide in order to put them in dialogue with a new theoretical framework aimed at understanding the port of La Plata within the dynamics of the Pampean and Atlantic space insofar as its performance is not only explained by its relationship with the port of Buenos Aires but with a broader historical process that involves the development of the Argentine economy. We develop our argument by making available historical series that allow us to visualize that the movement of the port of La Plata grows during the first half of the twentieth century forming a type of port economy in connection with other maritime and river regions. In this regard, we present the performance of items linked to energy, such as coal, oil and its derivatives; cereals, such as flax, wheat and corn; and livestock products processed by the meat processing industry. We consider it relevant that, in addition to making up the bulk of the port movement, these economic activities were significant for the regional development of the cities of La Plata, Berisso and Ensenada. Finally, considering that these elements contribute to a new historical characterization of the port of La Plata, we outline aspects that we consider relevant to consider the current situation of this port in the context of its recent history.

**Keywords:** Port of La Plata, economic history, port movement, river and maritime links.

## **Contribuições para uma nova caracterização histórica do porto de La Plata a partir das estatísticas oficiais (1890-1942)**

### **RESUMO**

Este trabalho se baseia em considerar o estado da arte dos estudos históricos que tiveram como tema o porto de La Plata, que destacam duas questões problemáticas: as dificuldades do projeto inicial em sua construção e a competição que o porto de Buenos Aires representou para o seu desenvolvimento. Recuperamos essas contribuições e os dados estatísticos que elas fornecem, para colocá-las em diálogo com um novo quadro teórico que visa compreender o porto de La Plata dentro da dinâmica do espaço pampa e atlântico, enquanto seu desempenho não seria explicado apenas por sua relação com o porto de Buenos Aires, mas com um processo histórico mais amplo que diz respeito ao desenvolvimento da economia argentina. Desenvolvemos nosso argumento disponibilizando séries históricas que permitem visualizar que a movimentação do porto de La Plata cresceu durante a primeira metade do século XX, configurando uma espécie de economia portuária em conexão com outras regiões marítimas e fluviais. Nesse sentido, apresentamos o desempenho dos itens relacionados à energia, como carvão mineral, petróleo e seus derivados; cereais, como linho, trigo e milho; e produtos pecuários processados pela indústria frigorífica. Consideramos relevante que, além de constituírem a maior parte da movimentação portuária, tais atividades econômicas foram significativas para o desenvolvimento regional das cidades de La Plata, Berisso e Ensenada. Finalmente, considerando que esses elementos contribuem para uma nova

caracterização histórica do porto de La Plata, traçamos aspectos que consideramos relevantes para considerar a situação atual deste porto no contexto de sua história recente.

**Palavras-chave:** Puerto de La Plata, história econômica, movimentação portuária, vínculos fluviais e marítimos.

## 1. Introducción

Los estudios sobre la historia del puerto de La Plata exponen como principales inquietudes las dificultades de un proyecto ideado para competir con el puerto de Buenos Aires, aunque, finalmente, quedará subsumido a este último. Ricardo Ortiz (1943) señaló el desfase entre el proyecto de puerto que se impulsa desde el Estado provincial bonaerense y su concreción plasmada en quedar anexo al puerto de Buenos Aires cuando fue transferido al gobierno nacional en 1904. En torno a esta situación, tanto investigadores abocados a la cuestión portuaria como estudiosos que tocaron el tema del puerto en tanto parte de la historia de la ciudad de La Plata, destacan dos cuestiones problemáticas como el fracaso del proyecto inicial del puerto de La Plata y la competencia que representa el puerto de Buenos Aires para su desenvolvimiento (García, 1976; Cygan, 1979; Lázzaro, 1982a, 1982b, 1987, 1992; Bernard, 1982; Díaz, 1982; Lerange, 1982; Ortega, 1982; Rica, 1982; Tartarini, 1982; Morosi y De Terán, 1983; Barba, 1983, 1998; Arena de Tejedor y Games, 1987; Barreneche, 1987; De Paula, 1987; Asnaghi, 1994; Scarfó, 2000; Vitalone, 2020).

De aquel conjunto de estudios recuperamos aportes que consideramos oportunos para abordar la historia económica de este puerto a partir de los datos estadísticos que presentan. Se trata de trabajos que, motivados por la situación del puerto platense en el momento en que fueron escritos, buscaron explicaciones a las problemáticas relativas a su operatoria. En tiempos distintos, pero en un mismo sentido de búsqueda, Ortiz (1943), Lázzaro (1982a, 1982b, 1987, 1992), Barreneche (1987), dan cuenta de los principales rubros que conforman el movimiento del puerto de La Plata y aportan al discernimiento de ciertas características de la dinámica de su economía.

Silvia Lázzaro continuó la interpretación iniciada por Ortiz (1943) estudiando los aspectos políticos del proyecto portuario en relación con la fundación de La Plata y, consecuentemente, los intentos federalistas por competir con el predominio de Buenos Aires (Lázzaro, 1982a, 1982b, 1987 y 1992). En sintonía con Ortiz, Lázzaro elabora un diagnóstico sobre los factores que subsumieron a este puerto en lo que caracteriza como una situación de letargo, enfocada principalmente en el período crítico de su funcionamiento entre 1897 y 1904 (1982a, 1982b, 1987, 1992). Destaca las dificultades financieras y comerciales que truncan las expectativas iniciales de constituir un polo comercial que no consiguió dinamizar la región. Postula que la competencia de Buenos Aires, “con su inalterada tendencia centralizadora” (Lázzaro, 1982a, p. 301), definirá los términos del fracaso del puerto platense al impedir articular “una serie de factores que, unidos y en acción recíproca con una eficiente actividad portuaria, sí pueden, en conjunto, lograr la conformación de un polo comercial” (Lázzaro, 1982a, p. 306). Osvaldo Barreneche también identifica como dificultades los problemas presupuestarios para finalizar las obras del puerto; la deficiente conexión ferroviaria entre el puerto de La Plata y las zonas productivas de la provincia de Buenos Aires; la ausencia de un gran mercado consumidor en torno al puerto; y la inutilización de parte de sus muelles por la carencia en infraestructuras de almacenamiento (Barreneche, 1987, p. 36).

En cuanto a la actividad económica, se ha observado un curso ascendente del movimiento portuario hasta 1896 y una caída a partir de 1897 que deviene en la crisis que justifica su traspaso a la nación en octubre de 1904 (Lázzaro, 1982a, 1987). Barreneche elabora cuadros

comparativos y señala que los indicadores favorables hasta 1897 se corresponden a una disposición adoptada en 1891 del Poder Ejecutivo Nacional orientada a propiciar el arribo de buques con gran calado en La Plata mientras se construyen las instalaciones de Puerto Madero. Así, aporta una mirada diferente en virtud de los datos que analiza para señalar que durante todo el período de gestión provincial el puerto de La Plata funciona de manera subsidiaria del puerto de Buenos Aires, más allá de los buenos años que tiene entre 1891 y 1896. Asimismo, plantea que cuando cae la actividad del movimiento portuario también hay una decadencia de los principales productos que circulan por el puerto, como los cueros, tasajo y hacienda en pie, y no surgen otros rubros que los reemplacen. Esta perspectiva nos interesa, particularmente, porque vemos en ella ciertos indicios de especialización en los rubros que mueve el puerto platense, lo cual nos conduce a plantear la necesidad de ampliar el marco de análisis temporal y espacial para poder comprender las dinámicas sociales y productivas que conforman nuestro caso de estudio.

Respecto del momento en que se produce el traspaso de la administración del puerto, Lázaro aporta una visión que señala las ventajas que ofrece La Plata para la llegada de capitales estadounidenses y británicos, en la primera década del 1900, con la instalación de las plantas de Swift y Armour (1982b). En ese sentido, en el contexto de la Primera Guerra Mundial las facilidades de acceso a ultramar, así como la ventaja geográfica de hallarse más cerca de Europa en comparación con Australia, propician la actividad de exportación de carne bovina enfriada que representa, según los datos que proporciona la autora, la mitad del total exportado a nivel nacional (Lázaro, 1982b, p. 13). Esto se complementa con un mayor nivel de actividad del cabotaje pero que, en su evaluación cuando compara datos del Anuario del movimiento portuario de los puertos de la República Argentina de 1944, “no hace más que constatar cuantitativamente la realidad cualitativa de la actividad del puerto: simple punto de tránsito para la introducción de mercaderías a Buenos Aires u otros centros de consumo” (Lázaro, 1982b, p. 13). Predomina el transporte de petróleo crudo y los productos derivados luego de su paso por la Destilería de Y. P. F., lo cual reafirma que “el rumbo del puerto de La Plata está marcado” (Lázaro, 1982b, p. 14). A partir de entonces, el perfil portuario ligado a los hidrocarburos se consolida y profundiza durante la segunda mitad del siglo XX, cuando se suman las industrias petroquímicas y siderúrgicas.

Este conjunto de trabajos presenta negativamente que el puerto de La Plata fue quedando subsumido a la actividad regida por el puerto de Buenos Aires desde finales del siglo XIX. Observan con énfasis particular el período de gestión provincial del puerto, entre los años 1880 y 1904, a partir de lo cual se puntualiza en los años 1896 y 1897 como parteaguas de la declinación crítica del movimiento portuario, finalmente plasmada en su transferencia al ámbito nacional. Un cuadro estadístico representativo para tal visión lo aportó el entonces administrador del puerto de La Plata, Víctor Sarmiento, cuando elevó su informe al ministro de Hacienda Juan Ortiz de Rozas en la *Memoria de la Administración General del puerto de La Plata correspondiente al año 1902*. Desde otras disciplinas, Asnaghi (1994) y Vitalone (2020) también recurrieron a estas estadísticas para plantear sus visiones relativas a las dificultades del puerto de La Plata en sus primeros años de operatoria.

**Cuadro 1.** Busques entrados a vapor y a vela.

<b>Años</b>	<b>Ultramar</b>	<b>Cabotaje</b>	<b>Tonelaje de registro</b>	<b>Producido general \$m/n</b>
1892	306	1614	579.695	129.000
1893	383	1916	796.943	170.000
1894	552	2939	1.090.383	367.00
1895	628	2268	1.236.197	721.00
1896	710	1899	1.328.069	887.524
1897	272	1537	692.433	413.253
1898	326	1128	732.507	360.244
1899	366	1223	823.488	358.916
1900	71	1053	627.382	280.487
1901	266	1206	641.812	263.885
1902	220	1191	601.252	318.244
1903	172	761	410.537	289.177

Fuente: Memoria de la Administración General del Puerto de la Plata correspondiente al año 1903, p. 3.

Consultado en Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, ubicación 159-mg.

Queremos revalorizar tales aportes para tomarlos como punto de partida hacia otras lecturas posibles. A partir de nuestra coincidencia general con la bibliografía que nos antecede, en cuanto a que las primeras décadas de funcionamiento del puerto de La Plata resultaron especialmente dificultosas, proponemos continuar el análisis aportando otra mirada sobre los registros oficiales que recabamos hasta el momento. Ha primado una caracterización histórica de este puerto guiada por la idea del fracaso en su concreción inicial que, desde nuestro punto de vista, no es contemplativa de la complejidad que comprende la actividad de un puerto en tanto entramado social, cultural, político y económico. En este sentido, así como los aportes que reseñamos anteriormente, nos importa revalorizar la mirada que plasmó Scoccia (1950) dando preponderancia al carácter industrial que adquirió esta economía portuaria en el transcurso del siglo XX. Consideramos preciso visualizar que la actividad del puerto de La Plata creció y consolidó rubros de su movimiento que resultaron ordenadores de las principales actividades económicas de la región. Motivo por el cual proponemos ampliar la periodización e incluir datos estadísticos de las primeras décadas del siglo XX ya que, de esta manera, resulta posible evaluar de manera diferente la magnitud y profundidad de aquella primera caída del movimiento portuario platense.

Entonces, queremos plantear que la idea del fracaso inicial de este puerto por no completar las expectativas con las que fue proyectado, así como su traspaso a la nación en 1904, no agota las explicaciones que requiere su devenir histórico. Consideramos necesario comprender al puerto de La Plata dentro de las dinámicas del espacio pampeano y atlántico en tanto que su desempeño no remite solo al puerto de Buenos Aires sino a un proceso histórico de mayor alcance que incumbe al desenvolvimiento de la economía argentina en su conjunto. En ese sentido, sostenemos la posibilidad de ampliar el análisis histórico para dar mayor alcance temporal al desempeño de sus actividades, así como resulta posible elaborar nuevas aproximaciones

a su caracterización histórica incluyendo elementos que consideramos significativos de esta economía portuaria en vinculación con otras regiones marítimas y fluviales.

## 2. Marco Teórico

Nuestra propuesta está enmarcada en los estudios portuarios y de los sistemas de transporte entendidos como un segmento fundamental en las políticas públicas para el desarrollo (Mateo, 2018). Ello implica ingresar al diálogo teórico respecto de los puertos como espacios nodales del sistema capitalista a lo largo de su historia. En tal sentido, nos interesa retomar la perspectiva de Martner Peyrelongue (1999) concerniente a considerar los desarrollos regionales vinculados con el ámbito global añadiendo un pulso temporal de largo alcance. De esta manera consideramos posible vincular la historia de este puerto con las características del capitalismo en Argentina y sus impactos en el desarrollo económico de la región rioplatense estableciendo diálogos entre lo rural, las energías —carbón e hidrocarburos— y la industria.

En este sentido, proponemos analizar esta región fluvial en el movimiento de transición de los ciclos británico y norteamericano de acumulación capitalista (Arrighi, 1999) entendiendo esta perspectiva de análisis como el marco desde el cual explicar cuantitativa y cualitativamente sus características. Para ello, situaremos al puerto de La Plata formando parte de la dinámica de los puertos argentinos y en relación con el mercado internacional con el fin de aportar a la comprensión de su funcionalidad regional. En tal sentido, consideramos pertinente retomar los aportes de Mateo (2014) en tanto que nos aporta una clave de lectura socioeconómica para el estudio de las dinámicas socioproductivas y los tejidos sociales que se conforman alrededor del puerto de La Plata. En esta dirección, el abordaje de la cuestión portuaria acudiendo a una mirada transdisciplinar nos habilita a pensar los espacios portuarios en un tono de complejidad que excede a su mera funcionalidad operativa (Mateo y Nieto, 2009). Siguiendo a estos autores, vemos necesario avanzar en la comprensión del rol de los puertos ya no solamente con una función de interfaz entre sus *hinterlands* y *forelands* respectivos. Filho y Mateo (2018) proponen una comprensión de los puertos en tanto nodos multivariados de logística lo cual incluye al entramado social en sus aspectos histórico, sociológico, geográfico y antropológico que da forma e incide en los procesos de decisión de políticas públicas legibles en sus desarrollos (Mateo y Nieto, 2009). De esta manera, entendemos que el devenir portuario se corresponde con las dinámicas de formaciones económico sociales que variarán a través del tiempo en tanto constructos históricos (Martner Peyrelongue, 1999; Mateo y Nieto, 2009).

Planteamos así que la historia económica del puerto de La Plata puede observarse vinculando las dinámicas productivas que marcan su desempeño con los procesos generales de la estructura económica argentina en relación con los contextos marcados por el sistema de relaciones internacionales (Rapoport, 2009). Desde esa perspectiva, en este trabajo acudimos a los aportes que nos ofrece el análisis estadístico descriptivo como un camino posible a la aproximación de las problemáticas que indagamos. Consideramos que poner de relieve la información disponible y realizar un esfuerzo por transformar esos datos en mediciones es una manera de aportar al abordaje de los fenómenos complejos que marcan el devenir de este puerto a lo largo del tiempo.

Vemos necesario, entonces, elaborar herramientas de análisis a través de la construcción de variables estadísticas que propicien una mirada histórica tendiente a contribuir elementos fiables para la caracterización actual de este puerto. En ese sentido, sostenemos como horizonte apuntar al diseño de políticas públicas que contemplen las dimensiones locales, regionales y globales que estuvieron relacionadas con su desempeño. Queremos proponer que es necesario indagar cuánto de los problemas que caracterizan la historia del puerto de La

Plata tiene que ver con los modelos de desarrollo que lo contuvieron y en qué medida su historia implica los patrones de acumulación capitalista que transita la economía argentina a través del tiempo (Basualdo, 2007, 2019).

En este trabajo proponemos observar tres ramas de actividad significativas en la cartera de productos que movió este puerto: la importación y provisión de combustibles, como carbón, petróleo y derivados; la exportación de productos agropecuarios; y la industria frigorífica. Si bien aún no estamos en condiciones de presentar una serie estadística que abarque todo el período de actividad del puerto de La Plata, desde 1890 hasta la actualidad, nos interesa presentar nuestros primeros resultados del análisis de los datos estadísticos para comenzar a visualizar etapas de la historia económica del puerto de La Plata referenciadas en los períodos históricos delimitados por Rapoport (2009).

Daremos cuenta de la actividad de esta economía portuaria en un primer período, que delimitamos entre 1890, cuando se inauguró oficialmente su operatoria, y 1925, cuando se instaló la destilería de YPF, a partir de lo cual visualizamos un cambio significativo en la conformación de sus características. Posteriormente, aportamos nuestra sistematización de los datos estadísticos que pudimos recabar hasta el momento sobre el puerto de La Plata para los años 1932 a 1942.

En el primer apartado nos abocamos al análisis de la actividad del puerto de La Plata durante el período 1890-1925 en el marco del período agroexportador. Proponemos una nueva lectura de los registros estadísticos ampliando el marco temporal para su análisis. Nos abocamos a visualizar cómo fue el desempeño de los productos relacionados con la actividad ganadera y ponemos en relevancia la incidencia del carbón mineral en esta economía portuaria. Ello nos permite comenzar a visualizar las actividades del puerto de La Plata en relación con otras regiones del litoral fluvial y las dinámicas de circulación atlántica. En el segundo apartado presentamos datos estadísticos sobre el período 1932-1942 para comenzar a visualizar rasgos de esta economía portuaria en el marco del período de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1976). Nos importa poner en consideración posibles cambios y continuidades históricas sobre las que se asientan las características y singularidades de este puerto. Planteamos que tiene lugar una consolidación del movimiento portuario en la que participan la actividad industrial y la actividad petrolera, la exportación de productos agropecuarios y la vinculación del litoral fluvial y marítimo argentino. Finalmente, en nuestras palabras de cierre elaboramos una presentación somera sobre la actualidad de este puerto.

### **3. El carbón, la carne y los frutos del país en la consolidación de los rubros que darán las características del puerto de La Plata (1890-1925)**

Delimitamos dos momentos en la historia económica del puerto de La Plata en el marco del período agroexportador (Rapoport, 2009). El primero, entre 1883 y 1904, engloba la construcción y puesta en funcionamiento del puerto bajo gestión del Estado provincial.<sup>2</sup> El segundo, desde 1904 —cuando es transferido del ámbito provincial al nacional— hasta 1925, presenta una tendencia hacia la consolidación de la circulación de productos agropecuarios, el abastecimiento de carbón y primeros depósitos de combustibles, la industria frigorífica y la instalación de la destilería de Y.P.F.

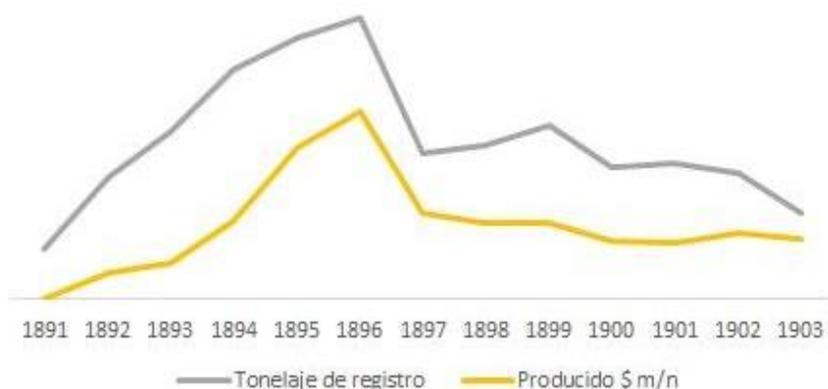
Como mencionamos anteriormente, una parte importante de la bibliografía que nos antecede basa sus argumentos en los datos que presentamos con el Cuadro 1 (Barreneche, 1987;

---

<sup>2</sup> Abordamos este aspecto en diálogo con los estudios en políticas públicas en Prieto (2021).

Asnaghi, 1994; Vitalone, 2020). Nos pareció oportuno realizar un gráfico para profundizar su lectura y ponerla en relación con otras fuentes.<sup>3</sup>

**Gráfico 1.** Puerto de La Plata: tonelaje de registro y producido \$m/n, años 1891–1903.



Fuente: Elaboración propia en base a Barreneche (1987, p. 38).

Efectivamente, a partir de tales registros es posible sostener que hacia 1896 ocurre un declive significativo del movimiento portuario. Sus rasgos más notorios se aprecian en la abrupta caída del tonelaje de registro y del producido en \$m/n. Aunque no lo incluimos en este gráfico, cabe mencionar que también presenta una tendencia similar la cantidad de barcos entrados, tanto de ultramar como de cabotaje. No obstante, consideramos necesario profundizar sobre este panorama general para analizar la composición y los rasgos de aquel movimiento portuario.

Un indicio nos lo aporta el cuadro estadístico elaborado por Barreneche (1987, p. 40). A partir de lo cual es posible observar que los registros oficiales analizados contabilizaron la sumatoria del kilaje total de exportaciones e importaciones dejando aparte renglones significativos para el período como la hacienda en pie exportada. También observamos que el tonelaje de registro de los buques entrados al puerto de La Plata no es sinónimo del movimiento propio de importaciones y exportaciones de este puerto y, por lo tanto, ambos registros pueden no ser equivalentes. Por ejemplo, para 1894 el tonelaje de registro de los buques que entraron al puerto fue de 1.090.383, mientras que, según nuestros cálculos, la sumatoria de importaciones y exportaciones –registradas en kilos– movidas por el propio puerto de La Plata nos da 99.276,994 toneladas, a lo que habría que sumar unos 40.096 animales en pie exportados. A raíz de ello, elaboramos una mirada complementaria del movimiento del puerto en la cual consideramos, por una parte, el tonelaje de registro de los barcos entrados y, por otra parte, la sumatoria de las importaciones y exportaciones registradas en kilogramos, que transformamos a toneladas, entre 1896 y 1904. Esto nos permitió visualizar que los registros del movimiento por las instalaciones del puerto de La Plata acusan el decaimiento observado luego de 1896. Pero, su caída no fue tan pronunciada como la del tonelaje de registro de los buques entrados y en 1904 recupera los niveles de 1896. Inclusive, resulta importante plantear que las características de la cartera de productos que mueve el puerto ganan en volumen y diversidad durante el período 1894-1904 (Prieto, 2021b, pp. 77-112).

<sup>3</sup> Utilizamos los datos que aporta Barreneche puesto que incluye el año 1891.

A su vez, es posible observar otros productos significativos para considerar los rasgos que caracterizan esta economía portuaria. Nos importa destacar el aumento de los embarques de carbón durante este período puesto que nos remiten a un tipo de función del puerto de La Plata en el entramado regional y atlántico que no ha sido contemplada como parte de su desenvolvimiento. La participación del carbón mineral en las exportaciones e importaciones del puerto de La Plata indica una incidencia no menor para comprender esta economía portuaria. Salvo el año 1899, en el que el carbón bajó en su participación al 16,21%, la incidencia de este producto representa un tercio del total de las exportaciones medidas por su peso en los años 1900 a 1903, y baja su representatividad al 19% en 1904, cuando esta economía portuaria perfila nuevas actividades junto a la instalación de la industria frigorífica. Esta presencia predominante también la observamos en las importaciones. Por ejemplo, en la actividad registrada para el año 1902, el carbón conforma el 69,58% de las importaciones siendo su destino las compañías de ferrocarril y los depósitos de carbón que operan en el puerto, sin contar el carbón vegetal que ingresa por el Dique 1. Asimismo, es el principal producto exportado en este año.

En base a estos elementos consideramos plausible plantear que la actividad económica del puerto de La Plata redefinió sus características adquiriendo la función de punto de aprovisionamiento de carbón para los vapores que circularon uniendo el espacio agroexportador argentino y sus destinos de ultramar. Para sostener esta lectura, podemos apoyarnos en los datos que venimos recabando sobre la actividad de empresas radicadas en el puerto de La Plata dedicadas al aprovisionamiento de carbón mineral. Por caso, hacia 1892 las empresas Mann, George & Co. y Wilson Sons and Co. publicitan sus servicios ofreciendo carbón galés a través del periódico *The Standard*.<sup>4</sup> En el caso de Wilson Sons and Co., añaden que sus casas centrales en Londres y sucursales en Cardiff contaban con depósitos de carbón en La Plata, Montevideo, Bahía, Santos, Pernambuco, Río de Janeiro, St. Vicent C. V.<sup>5</sup> Mientras que, durante el año 1903, las firmas Mann, George y Cia., Cory Brothers y Cia., Wilson Sons y Cia., y C. Bulman y Cia., registran actividad por “Buques entrados con carbón” y “Vapores entrados a tomar carbón”.<sup>6</sup> Por otro lado, los datos recuperados por Henri Carmona indican que de las exportaciones de 1903 y 1904 correspondieron a “Charbon de terre reembarqué pour la consommation des vapeurs” (1905, p. 327), según nuestros cálculos, en un 29,93% y un 18,09% respectivamente.

Entonces, consideramos oportuno proponer una visión diferente sobre esta etapa de la historia económica del puerto de La Plata dentro de un marco temporal y espacial más amplio. Nuestro análisis pone de relieve que, pese a la apertura al funcionamiento del puerto de Buenos Aires, el movimiento de importaciones y exportaciones por el puerto de La Plata gana en volumen y diversidad. Claro que ello no resultó sin inconvenientes ni problemáticas serias relativas a la finalización parcial de su construcción y el mantenimiento de sus artefactos. No obstante, durante esta etapa es posible visualizar rasgos que van a conformar las características de esta economía portuaria como eje del desarrollo local y regional inserta en las dinámicas del espacio atlántico.

Desde nuestra lectura destacamos la actividad vinculada a la exportación de productos ganaderos representada en esta etapa por la hacienda en pie. Otro elemento relevante es el rol que comenzó a cumplir el puerto de La Plata como punto de importación de carbón y de aprovisionamiento para los vapores que circularon entre los puertos argentinos y los destinos de ultramar. Evaluamos que ello podría haber incidido sobre la posibilidad de completar y dejar

---

<sup>4</sup> *The Standard*, n° 9067, año XXXII, p. 2. Buenos Aires, 25 de noviembre de 1892. Biblioteca Max Von Buch, Repositorio Digital San Andrés, Universidad de San Andrés, disponible en <https://repositorio.udesa.edu.ar/jspui/handle/10908/12234>

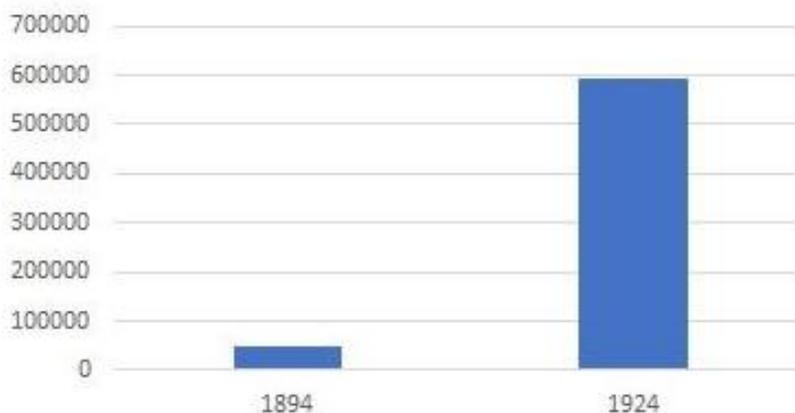
<sup>5</sup> *The Standard*, n° 9067, año XXXII, p. 2. Buenos Aires, 25 de noviembre de 1892. Biblioteca Max Von Buch, Repositorio Digital San Andrés, Universidad de San Andrés, disponible en <https://repositorio.udesa.edu.ar/jspui/handle/10908/12234>

<sup>6</sup> Administración General del Puerto de La Plata, Memoria, año 1903.

cargas, así como adquirir bienes de consumo destinados a la tripulación de las embarcaciones. Ello nos remite a una variedad de productos agropecuarios provenientes de otras regiones del país a través del ferrocarril al mismo tiempo que denotamos una presencia considerable de las llegadas por vía fluvial. Además de los productos ganaderos, destacamos la presencia de productos agrícolas relevantes para la economía de este período, como trigo, maíz y lino. Otros dos elementos para caracterizar esta economía portuaria remiten a la circulación de personas y la importación de productos vinculados a la construcción.

Un indicio que nos anima a sostener este análisis lo hallamos en visualizar que creció en volumen la actividad del puerto de La Plata a partir de observar los registros para el año 1924 según los datos que aporta Baldassari (1925). Asimismo, en nuestra tesis de licenciatura pudimos graficar que, excluyendo los bultos y animales en pie, y contabilizando solo la sumatoria de las importaciones y exportaciones registradas en kilogramos, una comparación entre los años 1896 y 1924 arroja un crecimiento que va de 100 a 172,66 (Prieto, 2021, p. 112).

**Gráfico 2.** Puerto de La Plata – Exportaciones registradas en kg.  
(graficadas en toneladas) años 1894 y 1924.



Fuente: Elaboración propia en base a Administración General del Puerto de La Plata, Memoria año 1894 y Baldassari (1925, p. 75).

A partir de estos elementos consideramos posible plantear que las dificultades y problemáticas presentes en las primeras décadas de operatoria del puerto de La Plata devinieron, sin embargo, en dinámicas que evaluamos más cercanas a un panorama de crecimiento y consolidación de sus rubros principales antes que a su estancamiento. Para continuar esta indagación sobre los años posteriores a 1925 nos centraremos en el movimiento de carbón, petróleo y sus derivados, la exportación de productos ganaderos vinculados a la industria frigorífica y de trigo, maíz y lino.

#### **4. De combustibles y agroexportación: el puerto de La Plata en las dinámicas fluviales y marítimas (1932-1942)**

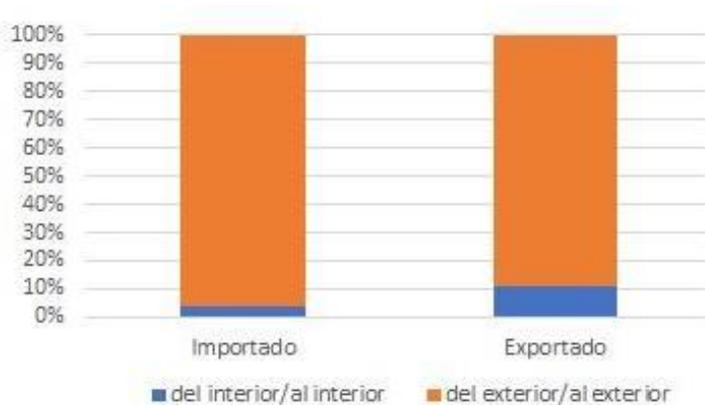
Buscamos ahora comenzar a dar cuenta de la actividad del puerto de La Plata durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1976). Expondremos los datos estadísticos que recabamos para iniciar un panorama descriptivo sobre el período 1932-1942 con el propósito de avizorar rasgos significativos en las características de esta economía. Queremos poner en común el incremento del movimiento portuario registrado en relación con la actividad industrial y la actividad petrolera; la vinculación con otras regiones del litoral

fluvial y marítimo argentino; y la exportación de productos agropecuarios. De esta manera, abordamos transformaciones de la composición, los volúmenes y cantidades que registró este movimiento portuario.

Ampliar el marco temporal posibilita visualizar cambios y continuidades en las características de las actividades económicas que nutrieron al puerto de La Plata. A partir del informe realizado por el Ingeniero Baldassari advertimos que en 1924 los registros oficiales dieron cuenta de su desenvolvimiento aludiendo a lo importado “del interior” y “del exterior”, así como a lo exportado, también, “al interior” y “al exterior”.<sup>7</sup> Esta diferenciación resulta importante para empezar a visualizar una característica distintiva del nuevo contexto histórico. Mientras que en el período 1890-1904 el grueso de la actividad del puerto de La Plata se explicaba por el comercio exterior, tipificado en importaciones y exportaciones, evaluamos que los destinos nacionales adquieren una presencia predominante en el transcurso del segundo cuarto del siglo XX. Consideramos que esto puede indicar una tendencia hacia la complejización de esta economía portuaria, por ejemplo, incluyendo nuevas ramas de actividad como la industria hidrocarburífera vinculada con Y.P.F. desde 1925.

La información que provee la publicación *Puerto de La Plata. Resumen estadístico del movimiento portuario año 1932* también detalla la composición del movimiento portuario discriminando el tipo de comercio, ya sea internacional, haya sido este de importación o exportación, o nacional “entrado” y “salido”. A partir de lo cual podemos ver que la composición del movimiento portuario platense presenta nuevas características. A su vez, observamos que se consolida el incremento del movimiento portuario platense.

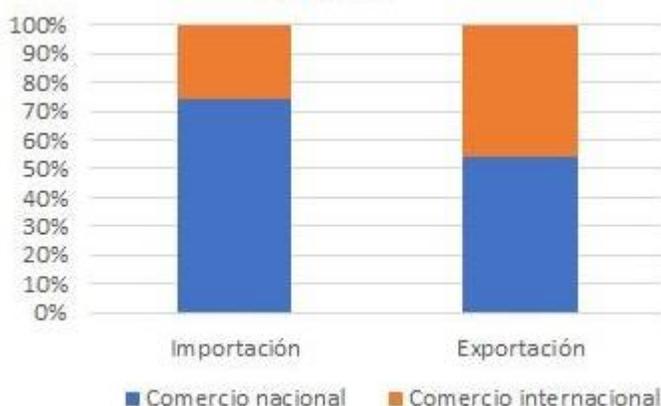
**Gráfico 3.** Tipo de comercio del movimiento portuario platense en el año 1924.



Fuente: Elaboración propia en base a Baldassari, E. (1925). *Vías navegables y puertos de la República Argentina*, p. 75. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos.

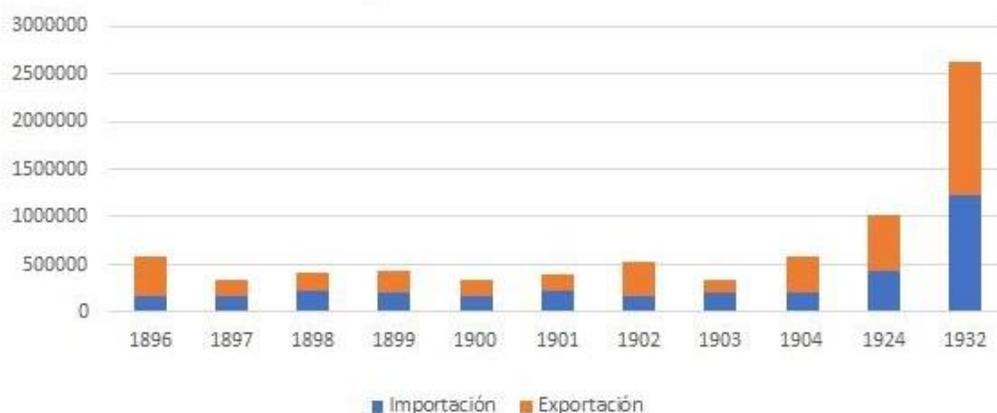
<sup>7</sup> Baldassari, E. (1925). *Vías navegables y puertos de la República Argentina*, p. 75. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos.

**Gráfico 4.** Tipo de comercio del movimiento portuario platense en el año 1932.



Fuente: Elaboración propia en base Puerto de La Plata. Resumen estadístico del movimiento portuario año 1932, p. 11. República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos.

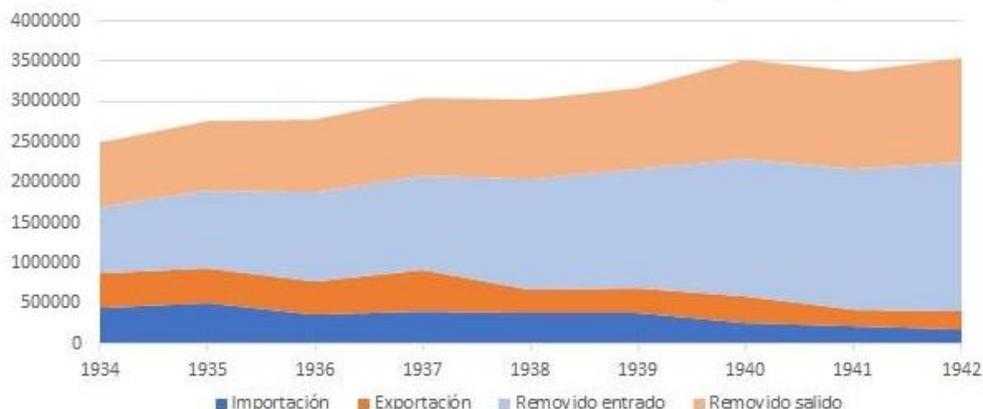
**Gráfico 5.** Movimiento portuario platense conformado por importaciones y exportaciones registradas en kilos y/o toneladas. Graficado en toneladas.



Fuente: Elaboración propia en base a Barreneche (1987, p. 40), Administración General del Puerto de La Plata, Memoria año 1901, p. 4; Carmona H. (1905, p. 327); Baldassari (1925, p. 75); Puerto de La Plata. Resumen estadístico del movimiento portuario. Año 1932, p. 11.

La información disponible en los registros oficiales nos permite interpretar que la actividad del puerto de La Plata adquirió un rango claramente superior a la del período 1884-1904. Además, ello habilita la posibilidad de poner en relieve transformaciones del tipo de operatoria que incidieron en las características de esta economía portuaria. En esa dirección resulta importante evaluar en qué medida este proceso histórico se asienta sobre cambios y continuidades respecto del período presentado anteriormente. Para dar cuenta de ello nos importa precisar el peso que adquiere el comercio interior en tanto que podría resultar un indicador del desarrollo de tramas sociales y productivas más complejas y con un fuerte impacto regional. La nueva composición del movimiento portuario platense es corroborable en los registros del *Anuario del movimiento de los puertos argentinos correspondiente al año 1942*, lo cual nos posibilita ampliar la mirada desde 1934 hasta 1942.

**Gráfico 5.** Puerto de La Plata. Comercio Exterior e Interior (en toneladas).



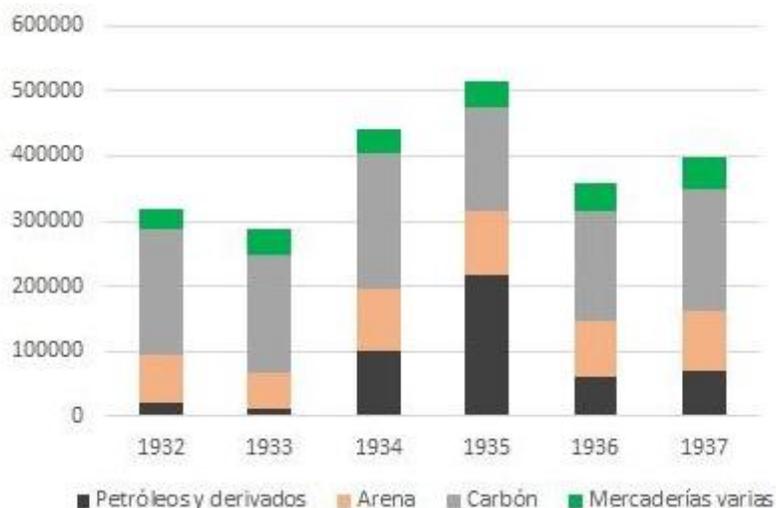
Fuente: Elaboración propia en base a Anuario del movimiento de los puertos de la República Argentina correspondiente al año 1942 y noticia sumaria del período 1938-1941.

Según el *Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos, Parte 2ª – Puertos de Buenos Aires y La Plata. Año 1937*, la actividad del puerto de La Plata se ubicó en el grupo de los cinco puertos principales del país. Mediante este documento nos importa identificar cambios y continuidades en el tipo del movimiento registrado y sus cantidades. El tonelaje neto de registro de los buques entrados al puerto está conformado tanto por el movimiento de navegación de ultramar como por el cabotaje exterior y el cabotaje interior. La sumatoria de 3.054.716 toneladas entradas y salidas en 1937 se reparten en un 70.02% del comercio interior mientras que el comercio exterior representó el 29.98 % restante.<sup>8</sup> Este aspecto cobra relevancia para nuestra búsqueda sobre los vínculos fluviales y marítimos entre puertos argentinos de los que participa el puerto de La Plata.

Las importaciones registradas entre 1932 y 1937 presentan una composición representativa de este momento histórico. Continúa siendo preponderante la importación de carbón al mismo tiempo que la participación del petróleo y sus derivados adquieren mayor presencia en el movimiento portuario.

<sup>8</sup> Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 2ª – Puertos de Buenos Aires y La Plata. Año 1937, p. 115. Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas. República Argentina.

**Gráfico 7. Puerto de La Plata – Importaciones (toneladas).**



Fuente: Elaboración propia en base al Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 2° – Puertos de Buenos Aires y La Plata. Año 1937, p. 119. Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas, República Argentina.

Intentamos identificar si, tal como vimos anteriormente, el carbón importado continuó teniendo como destino el aprovisionamiento de los vapores. Cabe señalar que, hasta el momento, no encontramos registros alusivos al respecto. Sí son contabilizadas unas 56.403 toneladas de carbón como “Mercaderías salidas del puerto de La Plata por los distintos ferrocarriles” y otras 2.886 toneladas que salieron desde el Dock Central con destino a puertos argentinos.<sup>9</sup> De las 185.636 toneladas de carbón importado quedarían 126.347 toneladas de las cuales aún no podemos aseverar qué tipo de uso tuvieron. Dejamos abierto como interrogante si el grueso del carbón importado fue para el consumo de las industrias radicadas en el puerto y sus zonas aledañas. Aunque, por lo pronto, no podemos confirmar que esta fuente de energía dejó de ser utilizada para el consumo de vapores mediante el reembarco, un indicio de aquel cambio quizás sea que los registros de “Mercaderías transportadas por agua en el interior del puerto” en el año 1937 solo remiten a nafta, kerosene, aeronafta, aguarrás, agricol y tambores vacíos, que circularon desde el Canal Oeste al Dock Central.<sup>10</sup> De todas maneras, nos parece importante poner en consideración la factibilidad de señalar que el rol de este puerto ligado a la provisión de combustibles, en este momento derivados del petróleo mayoritariamente, puede plantearse como una continuidad histórica. Ello respalda una perspectiva de análisis que vincula el devenir histórico del puerto de La Plata en relación con el funcionamiento de la matriz energética de la economía argentina.

Desde esta perspectiva cobra otra notoriedad el impacto producido por la instalación de la destilería de Y.P.F. hacia 1925. Su incidencia es clara al sopesar la preponderancia que adquiere el movimiento del petróleo y sus derivados en el volumen total de las toneladas movidas por ese puerto. Asimismo, este segmento de la operatoria portuaria posibilita aproximarnos a las conexiones con otras regiones del país y postular que el puerto de La Plata formó parte de tramas sociales y económicas que vinculan el litoral fluvial y el litoral atlántico argentino. Por caso,

<sup>9</sup> Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 2ª – Puertos de Buenos Aires y La Plata. Año 1937. Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas. República Argentina. Planilla N° 17 y Planilla N° 21.

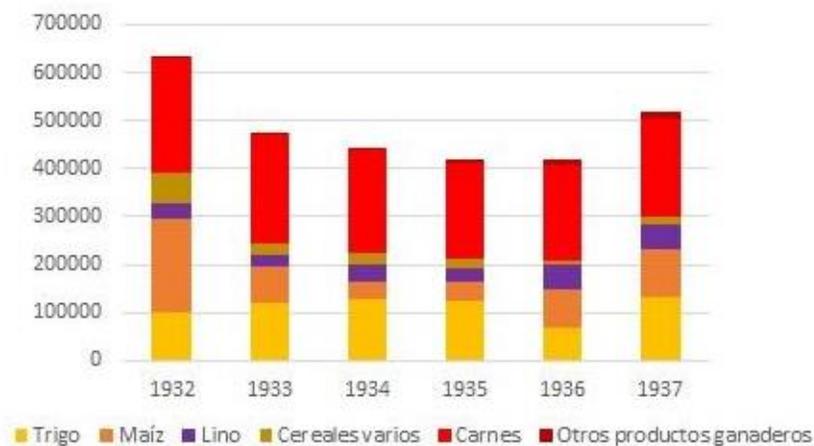
<sup>10</sup> Op. Cit., Planilla N° 25.

además de lo importado desde el exterior, en 1937 este puerto recibió 1.068.557 toneladas de petróleo y derivados provenientes de los puertos de Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, Buenos Aires, Campana y Santa Fe.<sup>11</sup> Mientras que los “inflamables salidos” por agua sumaron 785.533 toneladas que tuvieron como destino Concepción del Uruguay, Santa Fe, Paraná, San Lorenzo, Rosario, General Uriburu (Zárate), Campana, Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, San Antonio, Puerto Madryn, Camarones, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande.<sup>12</sup> Por otro lado, aunque en menor cuantía, también se registraron inflamables salidos por tierra a través de los ferrocarriles. Nuestra apreciación respecto del lugar que ocupó este puerto en las dinámicas fluviales y marítimas también encuentra apoyatura si ampliamos la mirada al conjunto de movimientos que vincularon al puerto de La Plata con otros destinos nacionales, tal como grafica la propia Dirección General de Navegación y

Puertos.<sup>13</sup> Allí se expone que desde Río Gallegos, en el Atlántico, hasta La Paz, a orillas del Paraná, y Concordia, sobre el margen del río Uruguay, existió circulación de distintos tipos de productos, mensajerías y personas que partieron y/o arribaron al puerto de La Plata.<sup>14</sup>

Por otra parte, los productos salidos para el comercio exterior continuaron siendo predominantemente de origen agropecuario. Aunque, cabe señalar, hay una transformación importante en el segmento mayoritario de carnes y otros productos ganaderos. Esto permite proponer una narrativa histórica según la cual la caída registrada de la hacienda en pie exportada, durante el paso del siglo XIX al XX, devino en una transición hacia la exportación de productos animales procesados por la industria frigorífica. En esta clave de lectura es posible afirmar que este rubro se consolidó como un sector de relevancia para comprender el devenir de esta economía portuaria.

**Gráfico 8.** Puerto de La Plata – Exportaciones (toneladas).



Fuente: Elaboración propia en base al Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 2° – Puertos de Buenos Aires y La Plata. Año 1937, p. 119. Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas, República Argentina.

<sup>11</sup> Op. Cit., Planilla N° 18. El detalle de esta planilla indica como productos: petróleo, fuel oil, diesel oil, gas oil, nafta, kerosene, agrícola y gasolina.

<sup>12</sup> Op. Cit., Planilla N° 19.

<sup>13</sup> Op. Cit., Gráfico N° 8.

<sup>14</sup> Los puertos que tuvieron algún intercambio con La Plata durante este año fueron: Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián, Deseado, Comodoro Rivadavia, Madryn, San Antonio, Bahía Blanca, Mar del Plata, Buenos Aires, Tigre, Dique de Luján, Campana, Uruburu, Bravo Sauce, Gualeguaychú, Rosario, San Lorenzo, Concepción del Uruguay, Colón, Parana, Santa Fe, Concordia, Santa Elena y La Paz. Op. Cit., Gráfico N° 8.

Este panorama del movimiento portuario platense incluye las exportaciones de trigo, maíz y lino para los años que tenemos relevados. La evolución de estos tres productos denota un crecimiento significativo respecto del anterior período de análisis, aunque caen notoriamente y tienen altibajos entre 1938 y 1942.

A partir de los datos estadísticos que estamos recabando sobre el período 1932-1942 identificamos continuidades y cambios significativos para analizar las características de esta economía portuaria. Nos importa poner de relieve que ocurrieron transformaciones tanto en las cantidades y tipos de productos que conforman este movimiento portuario, así como en el tipo de actividades económicas que lo nutren. No obstante, si bien nuestro análisis nos conduce a postular que hubo un crecimiento del movimiento portuario platense, es preciso advertir que no afirmamos que implicó un desempeño sin dificultades ni problemáticas. De hecho, no perseguimos arribar a sentencias sobre su historia sino identificar elementos de sus características que aporten al abordaje de las problemáticas que enfrentó en su desarrollo. A fin de cuenta, lo consideramos parte de una trama sociohistórica constitutiva de las dinámicas de la economía argentina. En este sentido, nos atenemos a los informes de administradores, funcionarios públicos y personalidades políticas que advirtieron sobre las dificultades y desafíos para el puerto de La Plata en aquella época. Por ejemplo, en 1944 el ingeniero agrónomo Alberto Oitaven publicó un informe sobre el puerto de La Plata desde la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, en el cual señala las dificultades identificadas en el desempeño del puerto de La Plata, a causa de las cuales “no desarrolla toda la actividad que es capaz”.<sup>15</sup> Al mismo tiempo, este material aporta registros estadísticos que posibilitan reconstruir que el tonelaje movido por el puerto de La Plata, tanto de importaciones como de exportaciones, lo mantiene entre los cinco principales puertos del país y exhibe una actividad similar a los registros de Bahía Blanca y Santa Fe.

## 5. A modo de cierre

Las preguntas sobre el momento actual de este puerto tienen su pregnancia en los análisis históricos que revisitamos. Recogemos aquella impronta en tanto nos mueve la inquietud por discernir con mayor precisión los factores relevantes y las singularidades de los procesos históricos que conforman la actividad portuaria platense en la actualidad. En ese sentido, enmarcamos el momento actual del Puerto La Plata en el contexto de desindustrialización de la economía argentina cuya mayor resonancia suele remitir al cierre de los frigoríficos de Berisso durante la década de 1970 (Bretal, 2016). En esta instancia de investigación nos guiamos con la premisa de que durante las últimas décadas del siglo XX tiene lugar un proceso que vira hacia la especialización portuaria en productos petroleros y petroquímicos que se consolida durante 1980 y 1990. La etapa reciente de este puerto está signada por los cambios en su administración dado que vuelve a ser transferido a la provincia de Buenos Aires en 1991 y, hacia 1999, tiene lugar la creación del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata.<sup>16</sup> Sus últimos años están marcados por la construcción de una terminal de contenedores y la adecuación infraestructural tendiente a mejorar la operatoria intermodal del puerto. Al respecto, podemos mencionar la licitación ganada por el grupo International Container Terminal Services Inc.

---

<sup>15</sup> Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias. Oitaven, A. V. (1944). *Puerto La Plata*, p. 2. La Plata: Talleres de Impresiones Oficiales.

<sup>16</sup> Consorcio de Gestión Puerto La Plata (s/f). Historia. Disponible en <https://puertolaplata.com/pagina/historia>

(ICTSI) que, a través de su subsidiaria TecPlata S.A., entre 2011 y 2015 realizó las obras y desde 2019 inició sus operaciones.<sup>17</sup>

La reactivación de este puerto suele encontrar ecos controversiales cuando es tema del debate público.<sup>18</sup> Al considerar los datos estadísticos no nos parece menor que su trayectoria haya seguido un curso marcado por el declive, tal como ha señalado la bibliografía que nos antecede y ponemos en diálogo. Desde nuestro punto de vista, el desafío explicativo requiere profundizar los conocimientos históricos que aporten al análisis y comprensión de la situación actual de este puerto. En esa dirección, consideramos necesaria la elaboración de nuevas preguntas y argumentos que den cuenta de los fenómenos complejos implicados en el proceso histórico de este puerto, que pasó de estar entre los primeros cinco puertos nacionales, durante las primeras décadas del siglo XX, a representar en 2021 el 7% de la carga a granel y/o general y el 1% de la carga en contenedores de los puertos consorciados de la provincia de Buenos Aires.<sup>19</sup>

Por nuestra parte, postulamos que la idea del fracaso inicial por no completar las expectativas con las que fue proyectado, así como su traspaso a la nación en 1904, no dan cuenta, necesariamente, de la historia reciente del puerto de La Plata. Consideramos oportuno comprenderlo dentro de las dinámicas del espacio pampeano y atlántico en tanto que su desempeño no se explicaría solamente por su relación con el puerto de Buenos Aires sino con un proceso histórico de mayor alcance que incluye considerar el desenvolvimiento de la economía argentina. En ese sentido, sostenemos la posibilidad de ampliar el análisis histórico para dar mayor alcance temporal al desempeño de sus actividades, así como resulta posible elaborar nuevas aproximaciones a su caracterización incluyendo elementos que consideramos significativos de esta economía portuaria en vinculación con otras regiones marítimas y fluviales.

A modo de conclusión, con este trabajo queremos aportar una lectura tendiente a abonar que en el inicio del período de industrialización por sustitución de importaciones el movimiento del puerto de La Plata registró un crecimiento motorizado por la actividad industrial y la actividad petrolera, la vinculación con otras regiones del litoral fluvial y marítimo argentino, y la circulación de productos agropecuarios para la exportación. Ello implicó transformaciones en el tipo de productos movilizados, así como en las actividades económicas que lo impulsaron. Entendemos que este proceso histórico se asienta sobre cambios y continuidades respecto del período agroexportador. En este aspecto destacamos las características que adquiere el rubro vinculado a la exportación de productos ganaderos a partir de la instalación de la industria frigorífica. Asimismo, una continuidad significativa es la participación que mantienen los productos vinculados a la matriz energética de la economía argentina como el carbón mineral y el petróleo. En ese sentido, adquiere otra relevancia el lugar que ocupó el puerto de La Plata como punto de vinculación, primero entre puertos argentinos y sus destinos de ultramar, luego entre distintas regiones del país, y la incidencia de la circulación entre destinos nacionales para comprender su desenvolvimiento.

---

<sup>17</sup> Revista Vial (2014). La terminal de TecPlata es uno de los desarrollos portuarios más grandes de los últimos 100 años en Argentina. Disponible en: <http://revistavial.com/la-terminal-de-tecplata-en-uno-de-los-desarrollos-portuarios-mas-grandes-de-los-ultimos-100-anos-en-argentina/#:~:text=Empezamos%20en%20enero%20del%202011,todos%20los%20caminos%20de%20acceso>

<sup>18</sup> Dimos cuenta de esta cuestión en Prieto (2021).

<sup>19</sup> Monitor Portuario, cuarto trimestre 2021. Consorcios de Gestión Portuaria Bonaerense. Subsecretaría de Asuntos Portuarios, Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica, Pcia. de Buenos Aires. <http://www.mp.gba.gov.ar/monitores/monitores.php>

## Referencias bibliográficas

- **Administración General del Puerto de La Plata (1902).** Memoria de la Administración General del Puerto La Plata correspondiente al año 1901. La Plata: Sesé y Larrañaga.
- **Administración General del Puerto de La Plata (1904).** Memoria de la Administración General del Puerto La Plata correspondiente al año 1903. La Plata: Imprenta del Asilo San Vicente de Paúl.
- **Arena de Tejedor, F. y Games, A. B. (1987).** Factores financieros de la construcción del puerto de La Plata y su posterior evolución hasta 1900 en *Primer Congreso Nacional de Historia de los Puertos Argentinos* (pp. 15-30), celebrado en Buenos Aires desde el 14 al 16 de noviembre de 1985.
- **Arrighi, G. (1999).** *El largo siglo XX*. España: Ediciones Akal.
- **Asnaghi, C. A. (1994c).** 1902-1915 El frío vence la sal en *Fascículos coleccionables* (pp. 280-300). Ensenada: Edición del autor.
- **Baldassari, E. (1925).** *Vías navegables y puertos de la República Argentina*. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos.
- **Barba, F. E. (1983).** El momento histórico de la fundación de La Plata en Morosi, J. A. y Terán, F. (Dir.), *La Plata. Ciudad nueva, ciudad antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular* (pp. 17-26). La Plata: Universidad Nacional de La Plata e Instituto de Estudios de Administración Local (España).
- **Barba, F. E. (1998).** La Plata en sus primeros años de vida. *Revista Museo*, 49-54. La Plata.
- **Barreneche, O. (1987).** Política y realidad económica del puerto La Plata 1880-1904 en *Primer Congreso Nacional de Historia de los Puertos Argentinos* (pp. 31-54), celebrado en Buenos Aires desde el 14 al 16 de Noviembre de 1985.
- **Basualdo, E. (2007).** Concepto de patrón o régimen de acumulación y conformación estructural de la economía en *Documento n°1 Maestría en Economía Política Argentina*. Área de Economía y Tecnología de la FLACSO.
- **Basualdo E. (2019).** Fundamentos de economía política. Los patrones de acumulación, de los clásicos al neoliberalismo del siglo XXI. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- **Bernard, T. D. (1982).** El momento histórico de la fundación de La Plata en Lerange, C. (Dir) *La Plata Ciudad Milagro* (pp. 21-30). La Plata: Corregidor.
- **Bretal, E. (2016).** El ocaso de Swift en Berisso: representaciones de ex-obreros sobre las tensiones entre el capital y el trabajo. *Theomai*, (33), 84-100.
- **Carmona, H. (1905).** *Ports de la Capitale et de La Plata. Description et mouvement commercial*. La Plata: Talleres de Impresiones Oficiales.
- **Cygan, G. M. (1979).** La ciudad de La Plata en su centenario. Fundamentos para una nueva Argentina. La Plata (sin editorial).
- **Consortio de Gestión Puerto La Plata (s/f).** Historia. Disponible en <https://puertolaplata.com/pagina/historia>
- **De Paula, Alberto S. J. (1987).** *La Ciudad de La Plata. Sus tierras y su arquitectura*. La Plata: Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- **Díaz, B. (Dir.) (1982).** *La Plata, una Obra de Arte 1882-1982*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- **Dirección General de Navegación y Puertos (1933).** Resumen estadístico del movimiento portuario año 1932. Ministerio de Obras Públicas, República Argentina.
- **Dirección General de Navegación y Puertos (1938).** Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 2° - Puertos de Buenos Aires y La Plata año 1937. Ministerio de Obras Públicas, República Argentina.

- **Dirección General de Navegación y Puertos (1943)**. Anuario del movimiento de los puertos argentinos correspondiente a 1942 y noticia sumaria del período 1938-1941. Ministerio de Obras Públicas, República Argentina.
- **Filho, A. G. y Mateo, J. A. (2018)**. Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina), *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 12, 94-126.
- **García, D. (1976)**. *El desarrollo portuario argentino* [Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Económicas, UBA].
- **Lázzaro, S. B. (1982a)**. El Puerto de La Plata: Aspectos de su evolución histórica (1882-1904). *Investigaciones y Ensayos*, n° 32, 291-322.
- **Lázzaro, S. B. (1982b)**. El proceso histórico del puerto de La Plata 1882-1982. *Revista de La Bolsa de Comercio de La Plata*, (1), 7-15.
- **Lázzaro, S. B. (1987)**. *Historia de los puertos argentinos 1880-1914* [Tesis Doctoral, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata].
- **Lázzaro, S. B. (1992)**. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino* (Vols. 1 y 2). Buenos Aires: CEAL.
- Lerange, C. (1982). *La Plata, ciudad milagro*. Buenos Aires: Ed. Corregidor.
- **Martner Peyrelongue, C. (1999)**. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *EURE*, XXV(75), 103-120.
- **Mateo, J. y Nieto, A. (2009)**. Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las Ciencias Sociales. Mar del Plata: Ediciones GESMar-UNMDP.
- **Mateo, J. (2014)**. El impacto de un nuevo puerto: La construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932. *Mundo Agrario*, 15(29). Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.6352/pr.6352.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.6352/pr.6352.pdf)
- **Mateo, J. (2018)**. Presentación dossier: Las políticas públicas: una arena para múltiples conflictividades y un campo para los estudios sociales, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 12, 3-9.
- **Morosi, J. y De Terán, F. (1983)**. *La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua*. La Plata: UNLP.
- **Oitaven, A. V. (1944)**. Puerto La Plata. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias. La Plata: Talleres de Impresiones Oficiales.
- **Ortega, E. (1982)**. Último momento poblacional argentino. Inicios de La Plata como capital bonaerense. *Revista de la Universidad*, 28, 69-80.
- **Ortiz, R. (1943)**. *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Editorial Losada.
- **Prieto, S. (2021a)**. Ver al Estado en acción: la política pública en la construcción y primeros años de funcionamiento del puerto de La Plata bajo gestión provincial (1883-1904), *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 19, julio 2021, pp. 55-82.
- **Prieto, S. (2021b)**. Otra historia del puerto de La Plata. Políticas públicas y vinculaciones capitalistas en el sistema atlántico (1883-1925) [Tesis de licenciatura, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata] Disponible en: <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.2402/te.2402.pdf>
- **Rapoport, M. (2009)**. Argentina: economía y política internacional. Los procesos históricos, *Diplomacia, Estrategia, Política*, 10, 26-50.
- **Revista Vial (2014)**. La terminal TecPlata es uno de los desarrollos portuarios más grandes de los últimos 100 años en Argentina, 3 de junio de 2014. Consultado el 09/04/2021. Disponible en <http://revistavial.com/la-terminal-de-tecplata-en-uno-de-los-desarrollos-portuarios-mas->

grandes-de-los-ultimos-100-anos-enargentina/#:~:text=Empezamos%20en%20enero%20del%202011,todos%20los%20caminos%20de%20acceso

- **Rica, J. A. (1982).** Apuntes en el 1er centenario de La Plata en Lerange, C. (Dir), *La Plata Ciudad Milagro* (pp. 31-36). La Plata: Ed. Corregidor.
- **Scarfó, G. (2000).** Ensenada y sus puertos en Criado de Val, M. (Ed.) *Caminería hispánica: actas del IV congreso Internacional* (pp. 329-358). Guadalajara, España.
- **Scoccia, J. (1950).** Puerto La Plata: definición, origen, evolución, realidad. La Plata, Argentina.
- **Subsecretaría de Asuntos Portuarios (s/f).** Monitor Portuario, cuarto trimestre 2021. Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica, Provincia de Buenos Aires. <http://www.mp.gba.gov.ar/monitores/monitores.php>
- **Tartarini, J. D. (1982).** *La acción profesional en la fundación de La Plata*. La Plata: Consejo Profesional de la Ingeniería de la Provincia de Buenos Aires.
- **The Standard (1892).** Wilson Sons and Co., Ld. Merchants & Proprietors of coal depots at La Plata, n°9067, año XXXII. Buenos Aires, 25 de noviembre de 1892. Biblioteca Max Von Buch, Repositorio Digital San Andrés, Universidad de San Andrés, disponible en <https://repositorio.udes.edu.ar/jspui/handle/10908/12234>
- **The Standard (1892).** The La Plata Coal Depot Gran Dock La Plata, n°9067, año XXXII. Buenos Aires, 25 de noviembre de 1892. Biblioteca Max Von Buch, Repositorio Digital San Andrés, Universidad de San Andrés, disponible en <https://repositorio.udes.edu.ar/jspui/handle/10908/12234>
- **Vitalone, C. E. (2020).** *Historia de Puerto La Plata: un pasado con proyección de futuro*. La Plata: Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de La Plata.