

XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia.  
Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 2017.

# **De la vaca al trigo: el desarrollo portuario del Quequén entre 1879 y 1929.**

Petersen, Martín.

Cita:

Petersen, Martín (2017). *De la vaca al trigo: el desarrollo portuario del Quequén entre 1879 y 1929. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/435>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## **Mesa N° 79: Puertos: trabajo, economía y configuraciones regionales (1880-1955)**

### **PARA PUBLICAR EN ACTAS**

#### **De la vaca al trigo: el desarrollo portuario del Quequén entre 1879 y 1929**

**Martín Ernesto Petersen**

**Universidad Nacional de Mar del Plata**

**Núcleo HCPR-IDEHESI-Nodo IH**

**Consorcio de Gestión Puerto Quequén**

*El presente trabajo es una introducción a una investigación en estado inicial que buscará realizar un aporte a la comprensión sobre la relación entre el desarrollo de infraestructura portuaria en el río Quequén y el incremento del área sembrada en la región sudeste de la provincia de Buenos Aires. Específicamente, se preguntará acerca de las características productivas de la región y las posibles transformaciones del perfil productivo del hinterland a partir de la construcción de Puerto Quequén durante el período comprendido por los años 1879/1929. Así mismo, se buscará determinar las características técnicas y el perfil comercial desarrollado por el puerto a lo largo del período en cuestión.*

*La hipótesis que impulsa la presente investigación da cuenta de la construcción de un complejo portuario cerealero dirigido a satisfacer las necesidades de una región predominantemente ganadera durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. En ese sentido, y a pesar de la concreción de obras fundamentales para la consolidación de la operatoria portuaria en la región, puerto Quequén logró consolidar su perfil exportador a finales de la década del veinte en el contexto de una pronunciada crisis del mercado internacional. La aparición de agentes de exportación coincidió con una sustancial expansión del área sembrada en el hinterland portuario y el consiguiente incremento de la demanda cerealera regional destinada al comercio internacional.*

*Entre los objetivos propuestos, se buscará realizar un aporte en el sentido de formular una explicación que dé cuenta de la tardía incorporación de la región sudeste de*

*la provincia de Buenos Aires al mercado internacional de cereales, en el período comprendido por las crisis desarrolladas a mediados de la década del 10' y finales de los años veinte. El impacto de esta doble crisis económica determinó, también, el fin de la hegemonía de la actividad ganadera coincidente con los orígenes de la operatoria portuaria desarrollada en el Quequén Grande.*

*Para ello, se analizarán los diferentes informes elaborados -durante los años veinte- por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, expedientes de la Cámara de Diputados de la Nación, informes de las instituciones intermedias de la ciudad y artículos periodísticos publicados por la prensa local.*

### **Algunos antecedentes sobre estudios portuarios**

Existe una variada y renovada bibliografía que da cuenta del desarrollo histórico del sistema portuario argentino ocurrido entre finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. En el caso de Quequén, los trabajos de José Mateo ubicaron la problemática portuaria y el salto exportador de la región en el marco de la expansión de la agricultura y la crisis económica de los años treinta. Más allá de la detallada presentación sobre la evolución de la infraestructura portuaria en el transcurso del primer tercio del siglo XX, Mateo sugiere que la tardía incorporación de Puerto Quequén al circuito comercial exportador respondió al deficitario plan de obras proyectado por el estado nacional. En ese sentido, la ausencia de operatoria en el período comprendido por la inauguración de las obras (1922) y la incorporación de Puerto Quequén al mercado internacional respondió, desde su óptica, a los problemas ocasionados por un ineficiente sistema de escollero y la reducida profundidad del canal de acceso<sup>1</sup>.

Para el caso del puerto comercial de Arroyo Pareja, Gustavo Chalier<sup>2</sup> ofrece un interesante acercamiento a la formación de un sistema portuario en la bahía Blanca dirigido a competir con el complejo ferropuerto de Ingeniero White bajo administración de capitales británicos. Aún más interesante, Chalier presenta el desarrollo portuario de

---

<sup>1</sup> Mateo, José: "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", en Mundo Agrario, vol. 15, n° 29, agosto 2014, recuperado de <http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n29a06>

<sup>2</sup> Gustavo Chalier. El puerto comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX. Quadern's d'Història de l' Enginyeria. Volum XIII. 2012.

Arroyo Pareja –en inmediaciones de la Base Naval Belgrano- como el resultado de la puja imperialista desarrollada a principios del siglo XX entre Francia e Inglaterra. En ese sentido, la alianza entre los capitales franceses con intereses en los puertos de Rosario y Arroyo Pareja permitió *cortar* la red ferroviaria de capital británico en dirección norte a sur como resultado de la construcción de la línea ferroviaria Rosario-Puerto Belgrano.

El análisis sobre la problematización de las ciudades puertos regionales (CPR) presentado por Miguel de Marco (h)<sup>3</sup> ofrece un claro acercamiento a la evolución de las CPR como categoría de análisis durante los últimos años. Allí, el autor sugiere una interesante línea de trabajo que, sustentado sobre un amplio compendio bibliográfico, sintetiza la puesta en valor de un enfoque teórico trans- y pluridisciplinario.

Otros trabajos, como el caso de la propuesta de los investigadores Bruno Rohou y Susana González<sup>4</sup> dan cuenta de la evolución de la infraestructura del puerto de Mar del Plata en el primer tercio del siglo XX. En ese sentido, el trabajo presenta un detallado análisis de la evolución de las obras en el período comprendido por los años 1911/1922, en el marco de la expansión de la infraestructura portuaria impulsada por el estado nacional y ejecutado por empresas francesas a lo largo de la costa atlántica bonaerense. Para ello, los autores analizan las memorias del Ingeniero responsable de la construcción del Puerto de Mar del Plata a lo largo del período 1911-1922.

Un interesante trabajo presentado por el investigador Antonio Galarza ofrece una nueva perspectiva sobre la operatoria portuaria durante la primera mitad del siglo XIX<sup>5</sup>. El artículo aborda la cuestión portuaria en el contexto de la transición entre los períodos colonial e independiente hasta mediados del siglo XX. Después de explicitar el rol protagónico del puerto de Buenos Aires, señala el surgimiento de una red de puertos alternativos fundamentada en la necesidad de continuar la actividad comercial de exportación frente a los bloqueos militares de 1826/1828, 1838/1840 y 1845/1848. El autor

---

<sup>3</sup> De Marco (h), Miguel. Ciudades portuarias y desarrollo regional. Trayectoria y perspectivas historiográficas en María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo, editores. Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, NODO IH - IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015. Pp. 727-747.

<sup>4</sup> Rohou, Bruno Entre lo oficial y lo personal. La construcción del puerto de mar del plata en la visión de un ingeniero francés en María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo, editores. Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, NODO IH - IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015. Pp. 643-658.

<sup>5</sup> Galarza, Antonio: “Un nuevo puerto para Buenos Aires”. La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850). Hist. N°. 53, Bogotá, mayo-agosto 2014, 260 pp. ISSN 0121-1617 pp 83-107.

destaca la existencia de “un entramado portuario, que funcionaba de manera conjunta y complementaria durante el período tardo colonial”<sup>6</sup>. En relación con este eje, el autor abordó aspectos vinculados a los beneficios económicos obtenidos por la región gracias a la aparición de un nuevo puerto en la bahía de Samborombón. De manera clara, el desarrollo portuario resultó una nueva estrategia dirigida a mitigar los efectos negativos de la guerra sobre la economía porteña durante la primera mitad del siglo XX.

En general, la bibliografía presentada coincide en ofrecer una renovada mirada sobre la operatoria portuaria argentina excéntrica con respecto al desarrollo portuario de Buenos Aires. En algunos casos, inclusive, este acercamiento posibilita cuestionar el vínculo tradicional entre el desarrollo de la red ferroviaria financiada por el capital británico y la expansión agrícola de la región pampeana. La disparidad de experiencias ofrecidas por los diferentes complejos portuarios representa un fértil terreno para explorar, por ejemplo, la particular configuración del desarrollo económico de la región pampeana argentina y su vinculación con el mercado internacional.

### **Ganadería y puerto en la región del Quequén a finales del siglo XIX**

Entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX, la actividad portuaria en la región del Quequén Grande alcanzó una gradual consolidación de sus operaciones. Acompañada por una creciente ocupación del espacio económico de la región *interserrana*<sup>7</sup> bonaerense, la actividad ganadera motorizó los primeros embarques realizados en las costas del Quequén. Los primeros pasos de la ganadería regional lograron afianzarse gracias a la diversificación de inversiones destinadas al desarrollo de infraestructura portuaria a lo largo del Quequén Grande, en el tramo comprendido por su desembocadura y el paraje “Los Manantiales”<sup>8</sup>. El período de la *dispersión*<sup>9</sup> cubrió la demanda de servicios portuarios a

---

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> El área interserrana encierra el espacio económico definido por los sistemas de Tandilia –centro de la Provincia de Buenos Aires- y Ventania –sudoeste de la provincia-, ampliando el área del sudeste con la que tradicionalmente se asocia al Hinterland de puerto Quequén.

<sup>8</sup> El paraje “Los Manantiales” está ubicado 15 km río arriba de la actual locación de Puerto Quequén

<sup>9</sup> La idea de la *dispersión* pretende tipificar dos modelos diferentes de desarrollo portuario: el primero, cronológicamente, refiere a la existencia de muelles a lo largo del río Quequén, sin un centro que dirija la actividad portuaria. Este desarrollo representa el período comprendido por los años 1863 y 1922. El segundo modelo, en cambio, define la actividad desarrollada a partir de las obras portuarias financiadas por el estado

través del emplazamiento de muelles de madera en ambas márgenes del río, los cuales eran visitados por los primitivos *pailebots*<sup>10</sup> encargados de movilizar la producción pecuaria entre los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata y Buenos Aires durante buena parte del último tercio del siglo XIX. En el caso de Necochea/Quequén, aquel sistema de transporte marítimo/fluvial sólo logró ser desplazado una vez finalizadas las obras de las conexiones ferroviarias entre la región *interserrana* y los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca, ocurrido entre 1884 y 1910<sup>11</sup>. El paralelismo entre la finalización de las obras de conexión ferroviaria y el inicio de las obras portuarias de la región *interserrana* (Quequén y Mar del Plata) moldeó un sistema de transporte caracterizado, por lo menos hasta la década del treinta, por una fuerte competencia entre los fletes marítimos y los ferroviarios complementados, en algunos casos, por el uso de carretas.

### **Puerto, ferrocarriles y estado a principios del siglo XX**

El impulso en el desarrollo portuario del Quequén tomó mayor fuerza a principios del siglo XX. Las recurrentes gestiones, frente a las autoridades nacionales, de los dirigentes y productores locales lograron establecer la necesidad de contar con una infraestructura portuaria acorde al desarrollo económico de la región, caracterizado por el gradual avance de la actividad agrícola sobre las tierras destinadas a la ganadería. El conjunto de obras, sin embargo, reunía las características de un pequeño puerto de alto cabotaje con un presupuesto insignificante, acompañado por un gran desconocimiento de las condiciones del medio que las recibía: fuertes vientos, médanos que desplazaban grandes cantidades de arena sobre la desembocadura, red vial inexistente y un servicio ferroviario que alejaba la carga en dirección a Bahía Blanca.

Así y todo, la presión ejercida por la elite local, fuertemente involucrada en la operatoria portuaria a partir de la producción pecuaria, logró instalar la necesidad de contar

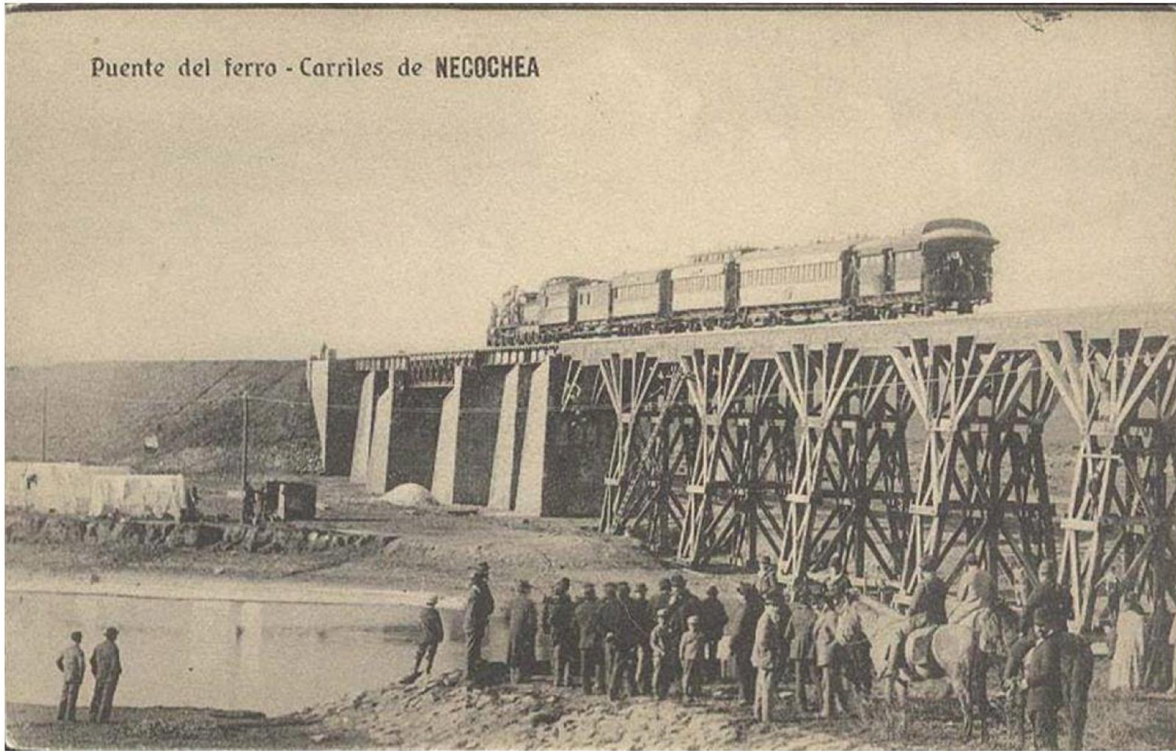
---

sobre la desembocadura del río con epicentro en la localidad de Quequén, cuyo desarrollo podemos ubicar entre 1922 y la actualidad.

<sup>10</sup> La denominación *pailebots* proviene del inglés (pilot boat) y refiere a las primitivas embarcaciones destinadas al transporte de carga general. Con una capacidad de transporte que variaba entre las 10 y las 250 toneladas, este tipo de embarcaciones predominó en el transporte de cargas a lo largo de la costa atlántica bonaerense entre el último tercio del siglo XIX y principios del siglo XX.

<sup>11</sup> Mientras que Bahía Blanca y Mar del Plata quedaron conectadas al sistema ferroviario en 1884 y 1886, Quequén y Necochea recibieron el primer ferrocarril en 1892 y 1894 respectivamente.

con un puerto destinado a servir los requerimientos de una región ganadera que demandaba bienes de consumo dirigidos a suplir las necesidades generadas por el crecimiento sostenido de la planta urbana.



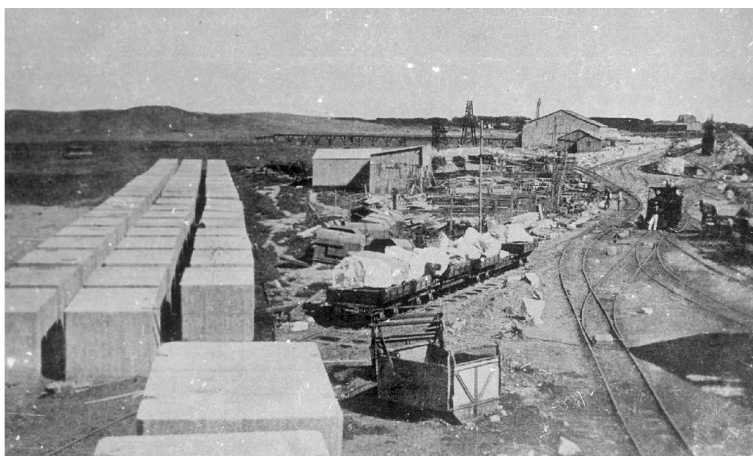
**Vista del puente ferroviario que conectaba las márgenes de Necochea y Quequén, 1894.**

Capitales franceses e ingleses desarrollaron –en el primer caso con financiamiento el estado- el conjunto de obras que formaron el complejo ferroportuario en el Quequén grande. En ambos casos, el estado determinó la particular configuración de este complejo a partir de su negativa a la aprobación de diversos proyectos que, entre 1890 y 1910, compitieron con las propuestas realizadas. En algunos casos, las propuestas alternativas contemplaban el desarrollo de un complejo ferroportuario, mientras que en otros sólo incluían proyectos portuarios o ferroviarios con conexiones al norte y oeste de la región pampeana. Es interesante destacar que algunos de los proyectos rechazados entre 1890 y 1910 contaban con la participación de integrantes del grupo ganadero regional. Este dato resulta clave para suponer un estrecho vínculo entre la actividad ganadera y la operatoria portuaria en el proceso de expansión económica a lo largo de la región del Quequén grande.

Entre otros ejemplos posibles, la solicitud presentada en febrero de 1863 por Miguel Martínez de Hoz representa una tendencia que se consolidaría hacia finales del siglo XIX. A principios de aquel año, uno de los principales productores de la zona inmediata al Quequén elevó un pedido solicitando “*un privilegio para la navegación desde el puerto de Buenos Aires hasta Quequén grande*”<sup>12</sup>, estableciendo un estrecho vínculo entre la producción, el transporte y la comercialización de los bienes pecuarios de la región.

### **La agricultura a principios durante el primer tercio del siglo XX**

A principios del siglo XX, el Quequén contaba con un sistema portuario conformado por algunos muelles dispersos a lo largo del río y conectados con el sistema ferroviario a través de la línea del Ferrocarril del Sud. Aunque la región contaba con una intensa actividad comercial liderada por la producción pecuaria y la actividad portuaria, recién a principios del siglo XX el estado implementó políticas activas dirigidas a fortalecer la función portuaria. A finales de 1909, el estado nacional impulsó la construcción de un complejo portuario en las ciudades de Necochea y Mar del Plata. En el caso de Necochea, las obras fueron iniciadas a principios de 1911. El anhelo de contar con una infraestructura portuaria acorde al desarrollo económico de la región lentamente tomó forma a partir de las obras iniciadas, en febrero de 1911, por la empresa francesa *Societe Grands Travaux de Marseille*.



**Vista del obrador ubicado sobre la margen Quequén, 1912.**

---

<sup>12</sup> AGN, Sala X-29-8-3.



Más allá de los detalles sobre la construcción del puerto, resulta interesante indagar acerca de las características económicas de la región y la posible vinculación con las obras proyectadas. Para ser más exactos, ¿qué relación existió entre la construcción de un puerto cerealero y una región, predominantemente, ganadera?

A mediados de 1912, con las obras iniciadas, un grupo de vecinos de la ciudad de Necochea dirigió una solicitud al Ministerio de Agricultura de la Nación<sup>13</sup> con el objeto de reclamar un aumento en la partida de gastos destinadas a la construcción del puerto por el valor de \$3.000.000 oro, elevando el presupuesto al doble de lo asignado originalmente por la Ley N° 5705 sancionada en 1909. En aquella solicitud, los firmantes señalaban que

**“La zona de influencia del futuro puerto es muy grande y de primer orden, porque dentro de ella caen los partidos de Necochea, Lobería, Tandil, Juaárez, Ayacucho, Tres Arroyos, Balcarce, Alvarado, Dolores, Maipú, etc, donde la agricultura está en sus comienzos puede decirse, aunque es ya enorme su producción a exportar.”<sup>14</sup>**

Más adelante, el autor de la nota, destaca que

**“La ganadería está representada por productos valiosos de alta mestización, y la habilitación de este puerto, será motivo para que florezcan los frigoríficos que tanto beneficios reportan a la economía nacional.”<sup>15</sup>**

Sugestivamente, desde la mirada de los actores económicos de la región del Quequén, las obras portuarias requerían –más allá del incipiente desarrollo de la agricultura de la región– de una infraestructura acorde a la actividad ganadera. Los fundamentos presentados a lo largo de la solicitud, que comprenden desde el desarrollo de un puerto militar hasta una futura conexión con el sur de Chile, dan cuenta también de la inexistencia de un sector comercial destinado a la comercialización, a través del mercado internacional, de los saldos cerealeros exportables de la región.

---

<sup>13</sup> La razón por la cual los vecinos de Necochea se dirigieron al Ministerio de Agricultura fue como consecuencia del conflicto de intereses del ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mejía, con respecto a la instalación de un puerto en cercanía a tierras de su propiedad.

<sup>14</sup> Diario *Necochea*, Anuario 1914.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

¿Cómo estaba definido el perfil productivo de la zona de influencia? Hacia 1914, el diario *Necochea* daba cuenta de un partido con 7291 km<sup>2</sup> (729000 ha) y 27000 habitantes, contando su ciudad cabecera con 12000 hab. Así mismo, el diario destaca que

**“(...) desde hace cinco años (...) comenzó para Necochea una nueva vida con la iniciación de los trabajos de su puerto de Ultramar, grandiosa obra de utilidad pública que contribuirá a transformar la ciudad en un importantísimo centro comercial con un asombroso acrecentamiento demográfico; con este gran puerto del futuro, en perfeccionamiento diario, se resolverá entre otros grandes ideales el no menos trascendental de los fletes baratos, que aseguran la perdurabilidad en el movimiento agrícola y ganadero de una de las regiones más ricas de la Provincia de Buenos Aires (...).”<sup>16</sup>**

Ahora bien, ¿cuál era el potencial agrícola de la región que reclamaba la urgente construcción de un puerto de *ultramar* en la desembocadura del Quequén Grande? Según el anuario publicado por el diario *Necochea* en 1914, la región inmediata al puerto contaba con un potencial de 729.000 ha destinadas a la producción agrícola-ganadera, distribuidas de la siguiente manera:

Localidad	Cantidad de ha	% sobre sup. del partido (729000 ha)
Necochea	270.000	37,03
La Dulce	17.500	2,40
Lumb	40.000	5,48
Juan N. Fernández	30.000	4,11
Cláraz	45.000	6,17
Ramón Santamarina	15.000	2,05
La Negra	25.000	3,42
Energía	30.000	4,11
<b>Total</b>	<b>472.500</b>	<b>64,77%</b>

---

<sup>16</sup> Ibidem

Con una extensión aproximada de 500.000 ha destinadas a la agricultura, la región inmediata del futuro puerto prometía una producción anual cercana a las 500.000 T<sup>17</sup> destinadas a la comercialización y el consumo demandado por la actividad ganadera. No obstante, recién entre mediados de la década del diez y principios de la década del veinte la economía ganadera regional –en línea con lo ocurrido a nivel nacional- sufriría una crisis terminal<sup>18</sup>. A principios de la década del veinte, en el marco de la recuperación económica del mercado internacional, la expansión de la agricultura resultó clave para potenciar el desarrollo económico regional.

### **La consolidación de la agricultura a finales de la década del veinte**

En el transcurso del primer tercio del siglo XX, la llegada de agricultores a la región y la finalización, en diciembre de 1922, de las obras portuarias sentó los cimientos del *boom* agro exportador registrado a partir de 1929. Si bien la región ya contaba con un área agrícola consolidada y obras de infraestructura acordes a las necesidades del comercio marítimo de cabotaje y exportación, a lo largo de la década del veinte el vínculo con el mercado internacional resultó, prácticamente, nulo. ¿Qué motivos explican esta inusual configuración?

Dos cuestiones resultan claves para comprender el perfil productivo y comercial de Puerto Quequén durante este período. Por una lado, el ineficiente trazado ferroviario del Hinterland portuario. Con un sistema de vías diseñado en función de las necesidades comerciales de “Ingeniero White” (Bahía Blanca), Puerto Quequén debió esperar hasta bien entrada la década del treinta para recibir los saldos exportables a través del transporte automotor. La ausencia de una red de caminos acorde a las necesidades del transporte de cereal demoró la llegada de carga por este medio, siendo sustituido por el tradicional transporte de carretas con tracción a sangre. Por el otro –como ha señalado Mateo en varias oportunidades- la ausencia de actores comerciales interesados en la comercialización del cereal y, por lo tanto, con los vínculos necesarios para el comercio de ultramar. La llegada

---

<sup>17</sup> Según las referencias ofrecidas por productores y el Ministerio de Agricultura durante la década del veinte, el rinde promedio por ha sembrada se ubicó en torno a los 800/1000 kg para el caso del trigo.

<sup>18</sup> Claudio Belini y Juan Carlos Korol, Historia económica de la Argentina en el siglo XX, Buenos Aires, Siglo XXI, 2012. Cap. 1.

de Bunge y Born y Dreyfus a finales de la década del veinte motorizó el incremento de la demanda de bienes agrícolas ofreciendo una reducción en el costo de los fletes gracias a la mayor cercanía entre el área de producción y la zona de acopio.



**Vista del muelle de Ultramar a finales de la década del veinte.**

Este beneficio, sin embargo, operó sólo favorablemente a favor de los productores sólo hasta finales de la década del veinte cuando los precios, crisis económica mediante, se desplomaron hasta alcanzar el 50% del valor promedio de la década. De ahí en más, diversas organizaciones cooperativas abordaron la problemática agrícola dirigiendo su atención al perfil especulativo desarrollado por los principales exportadores argentinos.

## **Conclusión**

A finales de marzo de 1929, el *Torlak Skogland* de bandera noruega zarpaba con 6.000 toneladas de trigo con destino a Europa. Si bien, desde el punto de vista de algunos observadores, las obras realizadas por el estado no cumplían con las expectativas manifestadas por los actores locales, lo cierto es que ellos tampoco tendrían alguna injerencia en el desarrollo comercial futuro de Puerto Quequén. Atados al viejo modelo

ganadero, los precarios muelles de madera dispersos a lo largo del río perdieron su razón de existir frente a la demoledora presencia del hormigón utilizado en los 200 metros del muelle de Ultramar y el escollerado que protegía al recinto portuario. Los viejos actores, de manera repentina, perdieron el protagonismo que antaño ocuparon en el escenario económico del Quequén grande. El progreso –demandado por ellos al estado– representó el fin de una época que sentó las bases del futuro portuario de la región. A mediados de la década del treinta, las operaciones realizadas desde la estación marítima dan cuenta del absoluto dominio por parte de las principales agencias de exportación del país.

En definitiva, la modernización económica de la región del Quequén, iniciada con las obras portuarias en 1911, posibilitó el desarrollo –a principios de los años treinta– de un sistema portuario conectado con el mercado internacional sobre la base de la comercialización del cereal proveniente de la zona de influencia inmediata al puerto. En 1935, por primera vez, Puerto Quequén exportaría más de medio millón de toneladas de cereal provenientes de su Hinterland.

¿Cuál es la relación de la región del Quequén con respecto al modelo agroexportador vigente entre 1880 y 1930? En línea con el desarrollo de la economía argentina, la región transcurrió el primer tercio del siglo XX sometida a las presiones generadas por las transformaciones económicas que desplazaron la ganadería –y su modelo de desarrollo portuario– del centro de la escena económica regional. Aunque la llegada de inversiones en materia portuaria amplió el campo de oportunidades para el desarrollo económico regional, la crisis de la economía ganadera y el gradual cese de las operaciones comerciales en los viejos muelles “dispersos” a lo largo del río modificaron el escenario económico de manera radical.

## **Bibliografía**

- Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos. Historia económica de la Argentina en el siglo XX. Siglo XXI editores. Buenos Aires (2012). Cap. 1.
- Mateo, José Antonio. “Entre la crisis y un puerto nuevo: las exportaciones agrícolas de la región de Puerto Quequén durante la Gran Depresión (1929-1939)”. HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, vol. 6, núm. 11, pp.

220-249. Universidad Nacional de Colombia. Medellín, Colombia. Enero-junio, 2014.

- Mateo, José Antonio. “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*, vol.15, nº29, agosto 2014. Recuperado de: <http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n29a06>
- Forese, Ismael. *Historia de Lobería. De indios, de quimeras y de héroes*. Lobería, 1989.
- Chalier, Gustavo. “El puerto comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Quadern's de Historia de l' Enginyeria*. Volum XIII. 2012.
- Ladeuix, Juan Iván. “Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949” *REMS - Año 2 - Nº 2 -*. Mar del Plata. Noviembre de 2009
- Daskal, Rodrigo. “Leopoldo Bard, entre Hipólito Yrigoyen y River Plate”. *Centro de Estudios del Deporte (EPG-UNSAM)*. *EFDeportes.com, Revista Digital*. Buenos Aires - Año 17 - Nº 169. Junio de 2012. Recuperad de <http://www.efdeportes.com/efd169/leopoldo-bard-entre-hipolito-yrigoyen-y-river-plate.htm> el 15/08/2016.
- De Marco (h), Miguel. “Ciudades portuarias y desarrollo regional. Trayectoria y perspectivas historiográficas” en María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo, editores. *Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, NODO IH - IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015. Pp. 727-747.
- Rohou, Bruno. “Entre lo oficial y lo personal. La construcción del puerto de Mar del Plata en la visión de un ingeniero francés” en María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo, editores. *Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, NODO IH - IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015. Pp. 643-658.

- Galarza, Antonio: “Un nuevo puerto para Buenos Aires. La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850)”. Hist. N°. 53, Bogotá, mayo-agosto 2014, 260 pp. ISSN 0121-1617 pp 83-107.

## **Diarios**

*Ecos Diarios*, Necochea

*Tribuna*, Juan N. Fernández.

*Necochea*, Necochea