

Capitaux français dans la Pampa : le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano

French Capital in the Pampa: the Rosario-Puerto Belgrano railway

Gustavo Chalier

Traducteur : Panteleimon Mavrogiannis



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2109>

DOI : 10.4000/rhcf.2109

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 2 avril 2014

Pagination : 35-56

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Gustavo Chalier, « Capitaux français dans la Pampa : le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 45 | 2014, mis en ligne le 20 mai 2015, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2109> ; DOI : 10.4000/rhcf.2109

Gustavo CHALIER

Traduit de l'espagnol (Argentine)
par Panteleimon MAVROGIANNIS

Capitaux français dans la Pampa : le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano

Le chemin de fer en Argentine fut bien plus qu'une simple activité économique ou qu'un moyen de transport. Il fut le facteur, concomitant au développement rapide du pays, de profondes transformations socioéconomiques et, en même temps, le résultat de celles-ci. Il permit d'unifier le pays, très étendu et très divers, au moyen d'un réseau le long duquel circulaient biens, marchandises ainsi qu'une idéologie qui consolida le pays et en fit un État unifié. En même temps, il ouvrit la porte de la République au commerce extérieur, attira des immigrants vers les provinces, permit le développement de la production agricole et de l'élevage, et encouragea l'incorporation de territoires autrefois éloignés à la civilisation mondiale. De surcroît,

Contrairement à d'autres régions du monde, et en particulier à l'Europe, où la construction des lignes ferroviaires fut motivée par une demande préexistante de capacités de transport entre des centres urbains, dans le sud-est de la Pampa ce fut le colon qui suivit le chemin tracé par le rail. À l'exception de quelques petites localités (postes avancés de frontière), il n'y avait presque pas de villages ou de villes rurales qui attendaient d'être reliés par le chemin de fer. L'expansion démographique et l'urbanisation furent une conséquence de ce dernier, se propageant à partir des centres de circulation déjà établis¹.

1- Silvia Beatriz GRIPPO, « Redes ferroviarias y redefinición de nuevos territorios en el orden mundial de fines del siglo XIX », *Estudios regionales interdisciplinarios*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1998, p. 152.

L'Argentine, qui entra tardivement dans l'univers ferroviaire (la première ligne fut inaugurée en 1857, peu après la fin de guerres civiles qui avaient duré quatre décennies), connut un *boom*, une « véritable fièvre »² du rail, qui l'amena à disposer de 47 000 km de voies au milieu des années 1940. Construit pour l'essentiel entre 1880 et 1914, le réseau se concentre pour sa plus grande partie dans la plaine fertile de la Pampa³.

Ce travail rend compte d'une des plus ambitieuses aventures de l'industrie ferroviaire française Outre-mer : le Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano, qui fonctionna pour ainsi dire comme un axe structurant pour les investissements français dans le domaine des infrastructures en Argentine et qui osa disputer aux Britanniques une part substantielle de leur empire informel dans la Pampa. La recherche sur laquelle vient s'appuyer cet article est menée au sein des Archives historiques municipales de Punta Alta et participe au travail de sauvegarde et de valorisation du passé effectué par cet organisme.

L'Argentine en train vers la modernité

À partir de la moitié du xix^e siècle et jusqu'en 1930, l'Argentine connut une croissance économique considérable et rapide. Étroitement insérée dans l'économie mondiale comme fournisseur de matières premières agricoles et tirant profit de ses vastes plaines fertiles, l'Argentine a vu sa physionomie se modifier radicalement. En peu d'années, la Pampa a été dotée de chemins de fer, ports, alimentation en eau courante, ouvrages hydrauliques : l'infrastructure nécessaire pour l'essor d'un pays qui était en train de devenir le « grenier du monde » et qui, en tant que tel, avait besoin de trains et de ports pour exporter ses richesses agricoles (fig. 1). L'arrivée de millions de personnes depuis l'Europe fournit la force de travail qui, avec les capitaux étrangers, rendit possible cette transformation. Voici, en un mot, ce qu'est l'économie agricole exportatrice (que d'autres, à juste titre, appellent *dominion capitalism*⁴) : la croissance orientée vers l'extérieur imposée par la nouvelle division internationale du

2- Emilio SCHICKENDANTZ, *Los ferrocarriles en la Argentina. 1857-1910*, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1994, p. 17.

3- Juan ROCCATAGLIATA, *Los Ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*, Buenos Aires, Eudeba, 1987, *passim*.

4- Pour le concept, voir Philip EHRENSAFT et Warwick ARMSTRONG, « The Formation of Dominion Capitalism: Economic Truncation and Class Structure », in Allan MOSCOVIZ et Glenn DROVER (dir.), *Inequality: Essays on the Political Economy of Social Welfare*, Toronto, University of Toronto Press, 1981, p. 99-155.

Figure 1. Carte générale de l'Argentine et de la baie Blanca. Composition G. Chaliier (d'après cartes d.maps.com et Google Earth).



travail et par une *élite*⁵ oligarchique dirigiste et positiviste qui s'obstinait à faire de l'Argentine le reflet d'une Europe fin de siècle, perçue comme cultivée et développée.

Durant toute la période, la Grande-Bretagne fut le principal investisseur, même si sa nette prédominance initiale fut menacée, vers 1900, par d'autres puissances, en particulier par la France. Alors qu'en 1855 100 % des capitaux étrangers en Argentine étaient d'origine britannique, en 1913 ceux-ci s'élevaient seulement à 55 % ; la participation française étant de 13 %, l'allemande de 9,2 % et celle des États-Unis atteignant une maigre proportion de 1,2 %⁶.

C'est dans ce contexte qu'est né et que s'est développé le réseau ferré argentin. On peut dire qu'au début du xx^e siècle celui-ci prit sa forme définitive, avec ses caractéristiques propres. Ce réseau embrasse, avec des lignes principales de grande longueur, la quasi-totalité du territoire. Le tracé général du réseau consiste en un schéma centré autour de la capitale, Buenos Aires, ainsi qu'autour des ports de Rosario et de Bahía Blanca. Plus de la moitié des voies s'étendent sur la plaine pampéenne, où le réseau est maillé, étant donné qu'aux voies qui suivent le dispositif général radial s'ajoutent des transversales qui les coupent.

Le train à Bahía Blanca

En 1884 la petite localité atlantique de Bahía Blanca, située au bord de la baie homonyme, est atteinte par le Ferrocarril del Sud⁷ (The Buenos Ayres Great Southern Railway Co.), société de capitaux britanniques. Stratégiquement située dans le sud-ouest de la région de Buenos Aires, Bahía Blanca était le point de liaison naturel entre la Pampa et les territoires vastes et potentiellement riches de la Patagonie, d'un côté, et le littoral maritime et les provinces andines, de l'autre.

Au début du xx^e siècle, son aire réelle d'influence économique avoisinait le million de kilomètres carrés et était desservie par les différentes lignes ferroviaires qui transportaient vers la mer les produits de l'intérieur des terres. À l'origine du développement ferroviaire de la zone, les projets d'investissement visèrent à faciliter l'exportation massive de produits agricoles et d'élevage, à accroître les profits de groupes capitalistes par des concessions ferroviaires, la spéculation foncière ou l'accroissement de la capacité de transport du réseau ; à fournir une infrastructure de transport ; à incorporer de nouvelles terres aux

5- En français dans le texte [N.d.l.R.].

6- Cf. Andrés REGALSKY, *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)*, Buenos Aires, CEAL, 1986, p. 50.

7- « Chemin de fer du Sud » [N.d.l.R.].

zones dévolues à la colonisation et à créer les conditions locales pour l'émergence d'aires industrielles. Ce fut par les voies ferrées que se sont déployés dans la région des milliers d'immigrés européens qui vinrent peupler cette terre autrefois déserte, en s'établissant dans les villes et autour des gares⁸.

La physionomie de la ville connut, elle aussi, des transformations. Vers 1900, Bahía Blanca commença à devenir un centre commercial important. L'évolution démographique atteste cette croissance : de 2 096 habitants recensés en 1881, elle passa en 1914 à 44 143 habitants, dont 53 % d'étrangers⁹. Elle ressemblait à un petit Paris, avec des parcs, des *promenades*¹⁰ et des hôtels particuliers de style français qu'érigait sa bourgeoisie prospère, alors que dans leurs banlieues s'entassaient les Créoles et les Européens – Italiens, Espagnols, Grecs, Russes, Croates, Polonais – qui constituaient la force de travail rendant possible le « Progrès »¹¹.

Son port principal, Ingeniero White, appartenait au chemin de fer britannique. À partir de ce port, ce dernier commença à édifier son empire dans la région, atteignant une capacité de négociation et de pression pratiquement impossible à surpasser¹².

Une preuve de la vitalité de la région fut le fait qu'en 1898 l'État national décida de construire dans un mouillage de la baie de Bahía Blanca dénommé Puerto Belgrano, à environ 30 kilomètres de Ingeniero White, la base navale la plus importante de l'Amérique du Sud. À proximité, les ouvriers allaient construire leurs logements, noyau de la future ville de Punta Alta¹³.

8- Cf. Félix WEINBERG, « El poblamiento regional », dans *Manual de Historia de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1978, p. 155.

9- Cf. Félix WEINBERG et Norma BUFFA, « El aporte inmigratorio en la conformación de las clases medias en la ciudad de Bahía Blanca », *Cuadernos del Sur*, n° 15, 1982, p. 79 et p. 80. Le chiffre d'étrangers n'inclut pas les enfants ou les petits-enfants nés en Argentine et qui, en vertu du droit du sol en vigueur dans le pays, sont Argentins.

10- En français dans le texte [N.d.L.R.].

11- Federico RANDAZZO, *Las grietas del relato histórico : Apuntes sobre los orígenes del anarquismo en Bahía Blanca y la matanza de obreros en Ingeniero White en 1907*, Buenos Aires, Departamento de Historia del Centro Cultural de la Cooperación, 2007. C'était le temps où la ville avait le surnom hyperbolique de « Californie du Sud ». Cf. Diana RIBAS et Fabiana TOLCACHIER, *La California del Sur. De la construcción del nudo ferro-portuario al centenario local (Bahía Blanca, 1884-1928)*, Bahía Blanca, Ediuns, 2013.

12- Cf. Gustavo CHALIER, « Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca », in José Antonio MATEO et Agustín NIETO (dir.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/ Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, p. 163 et suivantes.

13- Cf. Gustavo CHALIER, *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Bahía Blanca, Ediuns, 2010.

Des Français en Argentine

L'arrivée des capitaux français en Argentine doit certainement avoir eu lieu à partir de 1880, et arriva à son zénith à la veille de la Première Guerre mondiale. En 1902 un consortium français comprenant la compagnie métallurgique Schneider et Cie, le constructeur Hersent et, comme financeurs, les banques Le Bénard et Jarislowsky et le Crédit Mobilier¹⁴, forma la « Compagnie du Port de Rosario », qui obtint la concession pour améliorer et exploiter le port de Rosario, sur le Paraná. En 1904 un permis provisoire fut accordé pour mener les travaux portuaires, et le permis définitif fut obtenu l'année suivante¹⁵.

Rosario et son port étaient la pièce maîtresse de la stratégie financière française en Argentine. Toutes les lignes ferroviaires construites par les Français avaient comme origine le port de Rosario, qui était le principal port d'exportation pour les céréales, en tant que point focal d'un vaste hinterland au cœur agricole de l'Argentine. La ville, cosmopolite, était un pôle de très importantes opérations financières, bancaires et commerciales contrôlées par le capital français.

Le marché des lignes ferroviaires

La loi n° 4279 du 16 décembre 1903 octroya à Diego de Alvear le droit de construire et d'exploiter une ligne ferroviaire qui, en partant du port de Rosario, devait aboutir à Puerto Belgrano, selon un tracé devant être approuvé par le gouvernement. La loi n° 4336 du 31 août 1904 concéda une prolongation des délais accordés par les textes antérieurs pour la signature du contrat de construction, ce qui fut approuvé par décret le 1^{er} mars 1905. Les plans de la ligne reçurent un avis favorable le 20 septembre 1906.

Ces années-là, l'État national, imprégné de *laissez faire*¹⁶, concédait à des particuliers, à travers le vote du Congrès, les principaux travaux d'infrastructure. Ainsi, c'était le capital privé qui construisait et exploitait les ouvrages selon les termes et les délais établis, alors que l'État se réservait le rôle indispensable de contrôle (bien que, dans le cas de la construction des lignes ferroviaires, l'État arrivât même au point de garantir un bénéfice minimal

14- Cf. Juan GSCHWIND, « El Puerto de Rosario. Su evolución histórica. Factores de su progreso », *Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio del Rosario*, n° 644 (novembre 1938), p. 15-25.

15- Cf. Oscar ENSINCK, *Historia del Puerto de Rosario*, Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 1979, p. 124.

16- En français dans le texte [N.d.l.R.].

durant les premières années des compagnies, et instaura d'autres formes de subvention)¹⁷.

Alvear s'associa avec le financier franco-argentin Otto Bemberg, à la tête de la maison Otto Bemberg y Cía., dédiée au commerce entre l'Argentine et la France. Le 22 septembre 1906 ils fondèrent à Paris la « Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano »¹⁸. Alvear céda à la société tous ses droits de construction et d'exploitation de cette ligne ferroviaire. Très tôt, s'y ajouta le concours de très grandes sociétés, comme les banques Société Générale et Banque de Paris et des Pays-Bas, le constructeur Hersent et la société des Batignolles, à savoir presque le même groupe que celui qui détenait le port de Rosario.

La durée de la société fut fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, avec un capital initial de 15 millions de francs, divisé en soixante mille actions de 250 francs. Le financement des investissements français s'est basé sur le placement d'obligations dans le public. Les titres étaient émis à taux fixe et sans droit de vote, ce qui assurait aux groupes capitalistes le contrôle de l'actionnariat des compagnies tout en mobilisant un minimum de fonds propres. Pour cette raison, il était impératif de rendre attractif l'investissement des fonds des épargnants dans la ligne de Rosario à Puerto Belgrano.

Si l'on analyse le discours de la compagnie, on peut observer le recours aux mêmes thèmes lorsqu'on traitait avec l'investisseur. En témoigne l'allocation prononcée pour les actionnaires en 1908 par le président de la société, Adrien Bénard.

« [...] J'ai rapporté, de mon séjour dans l'Argentine, l'impression d'un pays dont le développement toujours croissant, est loin d'avoir dit son dernier mot, et qui est appelé, dans un avenir pas très éloigné, à occuper dans l'Amérique du Sud une situation analogue à celle des États-Unis dans l'Amérique du Nord. Son sol, merveilleusement fertile, se prête à toutes les cultures des pays tempérés et tropicaux. [...] »

Il ne manque, dans ce pays, que des bras et des capitaux. C'est à l'Europe à leur fournir les uns et les autres. Je puis affirmer qu'ils trouveront aisément une large rémunération¹⁹. »

17- Cf. Mario J. López et Jorge WADDELL (dir.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Éd. Lumière, 2007, p. 55 et suivantes. Voir aussi : Mario J. LÓPEZ, « La llegada del tren: el progreso sobre ruedas. Las compañías ferroviarias privadas y el Estado (1857-1948) », *Todo es Historia*, n° 509 (décembre 2009), p. 7 et suivantes.

18- Le siège social se trouvait au 19, rue Scribe ; ensuite, au 11, rue Louis-le-Grand, et enfin, en 1913, au 22, rue Caumartin, à Paris (9^e).

19- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire, 10 août 1908*, p. 9 (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).

Le profit de l'affaire, pour les financiers français, consistait dans le placement de ces obligations, en obtenant une marge variable de profit en fonction du prix auquel ils arrivaient à les placer sur le marché ; ce qui, dans le cas du Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano, était de l'ordre de 5 % par an.

Si cet investissement avait sans doute un caractère spéculatif, il ne l'était pas plus que d'autres entreprises de l'époque. Les grands financiers couvraient leurs arrières au moyen de l'émission d'actions négociées sur le marché, recevant ce que l'on appelle un « profit de fondateur ». Mais cela ne faisait pas obstacle à ce qu'il provoque le désir de gagner davantage, gain qui ne pouvait être obtenu qu'avec une compagnie dynamique et par une participation croissante au marché ferroviaire argentin.

Le tracé de la voie ferrée

La pose de la voie ferrée dans les plaines nécessita rarement des ouvrages d'art du même ordre que ceux qui furent requis pour la ligne Rosario-Puerto Belgrano, étant donné les multiples intersections ferroviaires et la nature du terrain, abondant en sources d'importance variable.

D'une longueur proche de 800 km, la ligne représentait environ 2 % des voies exploitées dans le pays en 1910 (fig. 2). L'écartement utilisé suivit la norme standard argentine, à savoir 1,676 m. Les rails étaient de type Vignole, longs de 12 m et d'un poids de 45,125 kg par mètre linéaire. Les traverses étaient en *quebracho colorado*, bois très dur du Chaco argentin, et étaient utilisées à raison de 16 traverses par rail. Comme ballast, on utilisa de la terre ou de la pierre cassée. Pour sa construction, il fut fait appel à la main-d'œuvre locale, composée d'Italiens et d'Espagnols pour l'essentiel, alors que la plus grande partie du corps des ingénieurs était française.

Il existait sur la ligne trente-trois ponts de longueur variable, là où les voies devaient éviter celles des autres compagnies. Leur longueur cumulée atteignait les 857 mètres. De même, il y avait quarante-quatre ponts enjambant des rivières, d'une longueur totale de 271 mètres de voie posée, sans compter le plus grand d'entre eux : celui du Sauce Grande, avec une armature en fer d'une longueur de 266 m et que l'on peut voir même aujourd'hui dans toute sa splendeur (fig. 3).

La pose des voies commença en 1906, et les travaux durèrent quatre ans. Les premiers tronçons furent terminés en 1908, et les premiers transports provisoires de marchandise y furent autorisés le 6 février 1909. Les travaux de construction ayant démarré simultanément à Punta Alta et à Rosario, les rails se sont rencontrés à Huanguelén en 1910. Le 19 décembre 1910, la ligne

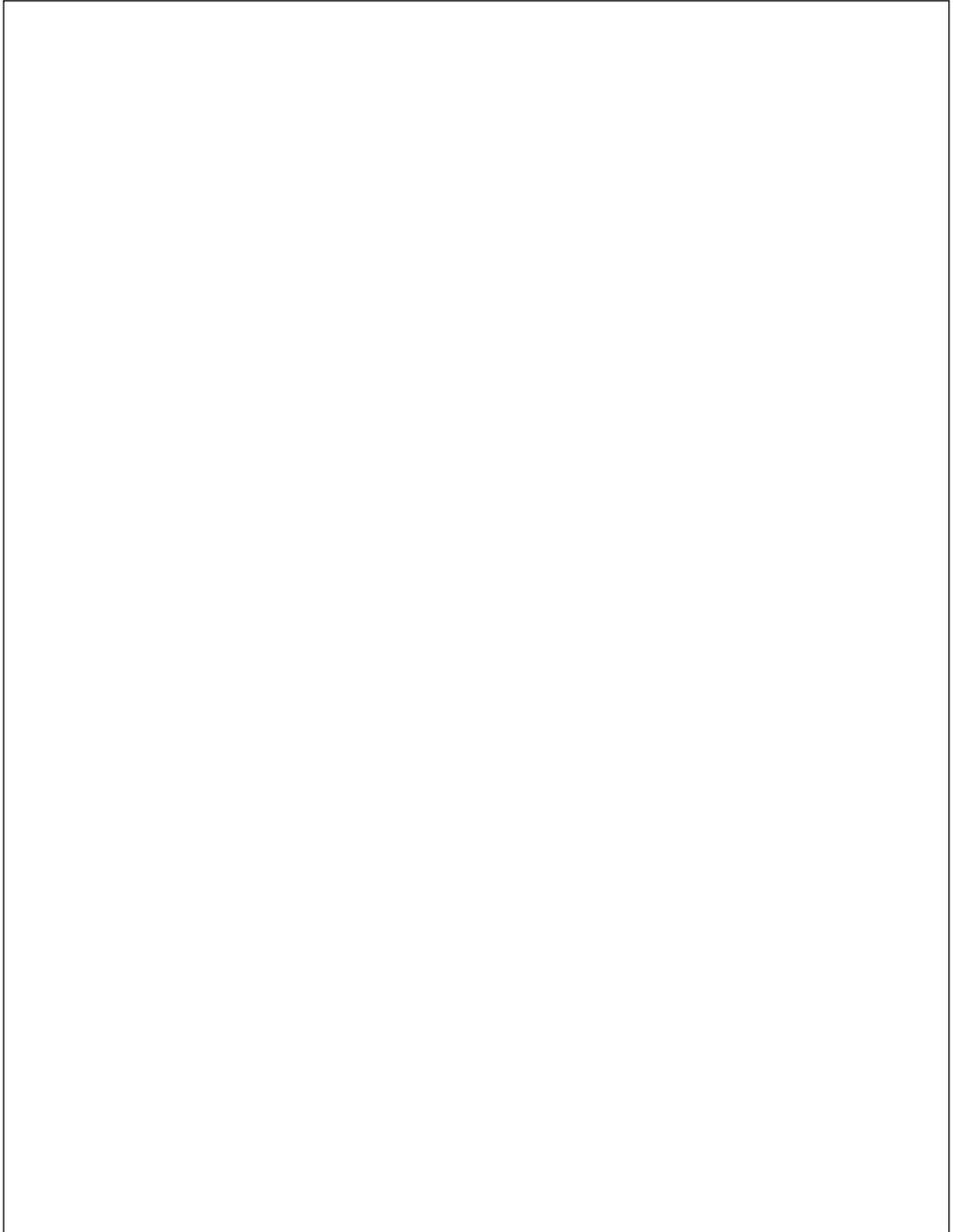


Figure 2. Carte du Chemin de fer Rosario - Puerto -Belgrano (Archivo Histórico Municipal, Punta Alta).

obtint une autorisation provisoire, et elle fut mise définitivement en service en 1912²⁰. C'est la gare d'Almirante Solier²¹, dans Punta Alta, qui fut définie comme tête de ligne (fig. 4).

Figure 3.
Pont du Sauce
Grande aujourd'hui
(Archivo Histórico
Municipal,
Punta Alta).

Figure 4.
Gare Almirante
Solier, vers 1970
(Archivo Histórico
Municipal,
Punta Alta).

Au cours de ses quatre décennies d'existence, cette ligne utilisa cinquante locomotives, dont trente à marchandises, une douzaine à voyageurs, et huit de manœuvres²². Pour le démarrage des travaux, deux locomotives de manœuvres de fabrication anglaise Hunslet de type 130 T furent acquises d'occasion auprès du Ferrocarril Central Argentino. Très peu de temps après arrivèrent également six locomotives allemandes fabriquées par Borsig, à disposition d'essieux 040 T, qui furent d'abord utilisées pour la construction et

20- Cf. Francisco BARRÉS, *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas. 1857-1944*, Bs. As., s.n., 1945, p. 55.

21- Elle reçut ce nom en honneur de l'amiral Daniel de Solier, figure distinguée de la guerre avec le Paraguay (1865-1870).

22- Cf. Richard CAMPBELL, « Vapor en el R.P.B. », *Todo Trenes*, n° 8 (octobre 2000), p. 24.

qui furent ensuite employées dans chacune des deux têtes de ligne. En 1907 furent construites dans les usines françaises de Fives-Lille douze locomotives à marchandises de type 140, des machines puissantes à quatre essieux couplés, nécessaires pour grimper sur les ponts de la ligne. L'année suivante arrivèrent les douze locomotives à voyageurs 220 fabriquées en Allemagne par Schwarzkopff. Techniquement dépassées car dotées seulement de deux essieux couplés, elles possédaient toutefois une caractéristique qui les plaça parmi les meilleures en Argentine : elles disposaient de surchauffeurs, un dispositif servant à augmenter le rendement thermique des machines à vapeur. En 1910, treize locomotives à marchandises supplémentaires furent acquises auprès de la Société alsacienne de constructions mécaniques. Plus tard, en 1926, cinq autres locomotives similaires ont intégré le parc des engins de traction. Celui-ci fut complété par deux locomotives de manœuvres 040 T – fabriquées par la Franco-Belge en 1913 – incorporées entre 1931 et 1934. Les wagons étaient particuliers, étant donné qu'ils combinaient des traits anciens et modernes : tous avaient un balcon ouvert et possédaient un toit plat caractéristique. De petites dimensions, ils ont été connus par, et reconnus pour, leur confort et leur système de chauffage.

L'orientation nord-sud et le fait d'être un des rares chemins de fer ne convergeant pas vers Buenos Aires firent que le Rosario-Puerto Belgrano a évolué de façon particulière dans le contexte ferroviaire argentin²³.

Le dessin de ses voies sur une carte révélait un objectif aussi clair qu'audacieux : soustraire aux compagnies britanniques le trafic de l'ouest et du sud de la région de Buenos Aires, qui se dirigeait, comme destination unique et logique, vers le port de la capitale de la République. Pour cela, elle coupait les voies britanniques.

La particularité du tracé du chemin de fer français est que n'importe laquelle de ses gares était plus proche des terminaux de Rosario ou de Bahia Blanca que de Buenos Aires. Théoriquement, faire sortir la production par l'un de ces deux ports impliquait, pour les fermiers de la région, une diminution des coûts d'affrètement.

23- Malgré sa particularité, ce tracé n'était pas non plus original. Il calquait pour l'essentiel (avec de légères variations) la demande effectuée en août 1902 par James G. Killey et Cia. pour construire une ligne à voie étroite entre Bahía Blanca et Rosario, qui ne suscita pas l'intérêt des investisseurs. Cf. Andrés REGALSKY, « Antecedentes de la Ley Mitre. Competencia e intervención estatal en la región pampeana a comienzos del siglo XX », in Jorge SCHVARZER, Andrés REGALSKY et Teresita GÓMEZ (dir.), *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857-1940)*, Buenos Aires, UBA, 2007, p. 137. Une autre ligne de chemin de fer à capitaux français, le General de Santa Fe, partait de Rosario et se dirigeait avec une nette orientation nord-sud vers l'entrée de la plaine du Chaco, presque 900 km au Nord.

Mais, plutôt que de lui être bénéfique, cette configuration porta préjudice à la ligne. Les intersections réduisirent de fait son aire d'influence au quart de qui avait été prévu, et les compagnies rivales établirent très vite des tarifs concurrentiels qui permirent de compenser la plus grande distance à parcourir depuis Buenos Aires, en comparaison de celle qui les séparait des terminaux français. En effet, l'aire desservie par le Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano représentait même un dixième de celle desservie par le Chemin de fer du Sud, y compris dans l'arrière-pays naturel de Bahía Blanca. Dans cette région en effet, la surface cultivée desservie par la compagnie anglaise s'élevait, pour la saison agricole 1927-1928, à 3 525 476 hectares, alors que celle desservie par les voies françaises était d'à peine 327 341 hectares.

Le Rosario-Puerto Belgrano était, par la nature des régions qu'elle traversait, une ligne éminemment céréalière. Le tableau 1 montre que le poste « céréales » représentait la plus grande partie des marchandises transportées entre 1912 et 1928. La part relativement exigüe du poste « divers » pourrait refléter la faible densité de peuplement dans les zones desservies par la ligne.

Tableau 1. Volumes transportés par le chemin de fer Rosario - Puerto Belgrano entre 1912 et 1928 (en milliers de tonnes).

Secteur / Année	1912	1920	1924	1928
Céréales	244,8	424,5	542,2	565,9
Élevage	14,4	56,1	43,8	83,5
Exploitation forestière	4,5	3,5	5,8	3,4
Agroindustriel	2,9	7,2	10,2	5,5
Divers	13	10,4	27,4	34,5
Totaux	283,1	518,4	643,1	705,1

À l'image d'autres compagnies françaises, cette ligne servit de base pour l'expansion agricole, en encourageant des projets de colonisation et en offrant des moyens plus rapides et moins chers pour le transport des grains. Néanmoins, malgré les efforts, le rendement agricole des terres, pourtant fertiles, situées au sud de la ligne et desservies par chemin de fer, n'atteignait pas le niveau de rendement de celles situées dans les alentours de Rosario. De plus, dans sa plus grande partie, cette ligne ne traversait pas des régions densément peuplées. Ceci explique que le trafic n'ait pas atteint pas les niveaux attendus et qu'il

parvenait à couvrir seulement 60 % des coûts d'exploitation de ce tronçon²⁴. Un autre problème auquel la ligne dut faire face fut le retard accusé par la construction du terminal maritime sur la baie de Bahía Blanca, qui empêcha longtemps le système d'atteindre son point d'équilibre.

L'accès à la mer

Au début du xx^e siècle, l'État argentin décida de fonder un port de commerce dans la base navale de Puerto Belgrano. Son intention était de tirer profit des qualités du site, qui était un mouillage sûr, et de pouvoir contrôler les échanges de marchandises dans une zone dominée par le capital privé britannique. Cette décision fut combattue par des divers acteurs de la société de Bahía Blanca : les commerçants désiraient secrètement rompre avec le monopole du chemin de fer britannique, mais leur crainte était que la construction d'un port réussi à 30 km de la ville ne fasse augmenter de manière disproportionnée le prix du transport ou qu'elle fasse émerger un pôle économique et démographique concurrent qui mettrait fin à l'hégémonie que Bahía Blanca commençait à asseoir dans la région. Cependant, paradoxalement, les arguments élevés contre la construction d'un complexe portuaire dans les environs du village de Punta Alta servirent, en fin de compte, les intérêts du capital anglais. Une partie de l'armée ne voyait pas, non plus, d'un bon œil l'association d'activités économiques et militaires sur un seul et même point²⁵.

L'échec de l'implantation du port de commerce au sein de la darse militaire vint à point nommé pour les capitalistes français, qui à ce moment avaient déjà élaboré leur stratégie. Les autorités acceptèrent la demande de Diego de Alvear d'améliorer le site commercial sis dans Puerto Militar, complètement indispensable de cette ligne qui, comme son nom même l'annonçait, avait comme objectif l'arrivée à Puerto Belgrano. Relier l'aire d'influence française autour de Rosario avec le sud-ouest de la région de Buenos Aires, en exploitant les avantages que les études techniques attribuaient à Puerto Belgrano par rapport à d'autres zones de la baie, était l'objectif du plan français. En effet, Bénard, s'adressant aux actionnaires, martelait en 1908 :

24- Pour une analyse crue et ironique de la situation de la société, voir H.-A. BROMBERGER, *Les Chemins de fer exotiques*, Paris, Moniteur Économique et Financier, 1913, p. 82 et suivantes.

25- Cf. Gustavo CHALIER, « Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano », in Victoria CAÑETE, Florencia RISPOLI, Laura RUOCCO et Gonzalo YURKIEVICH (dir.), *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, p. 43-54.

Puerto Belgrano, situé sur l'Océan Atlantique, est à 30 kilomètres environ en avant du port de Bahia Blanca. Sa situation est bien préférable, car son accès est plus facile, et les eaux profondes permettent aux navires de 10 000 à 12 000 tonnes d'y entrer. [...]

De l'avis de tous les exportateurs, Bahia Blanca et Puerto Belgrano sont appelés à un très grand développement.

Notre ligne a donc ce très grand avantage sur les lignes anglaises, d'avoir à chaque extrémité, comme terminus, un grand port, Rosario et Puerto Belgrano²⁶.

Le 29 septembre 1906, Alvear obtint la concession pour construire un quai de 300 mètres de longueur à l'intérieur de Puerto Militar²⁷.

Les travaux du quai dit « quai C » furent attribués à Hersent et Frères. Le site était doté de tous les services inhérents à sa fonction, mais ses dimensions exigües l'empêchèrent de servir véritablement les intérêts de la compagnie. En application du contrat de concession, le gouvernement se réservait le droit d'exproprier, moyennant indemnisation, après l'achèvement des travaux. En 1911 les travaux s'achevèrent et l'État fit jouer la clause d'expropriation. Après bien des atermoiements le Quai C fut cédé à l'État en 1914, et une avantageuse indemnisation fut négociée par la société. Elle fut réglée en bons en 1918 et servit à combler partiellement le déficit de la compagnie ferroviaire²⁸.

Le niveau critique des recettes d'exploitation de la ligne aggravait les difficultés financières, ce qui obligea les investisseurs à immobiliser des fonds nouveaux à travers des crédits et apports d'actionnaires, comme celui du Syndicat Farquhar²⁹, fugace aventure qui fut plus préjudiciable à l'entreprise

26- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire, 10 de agosto 1908*, p. 9 (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591) ; COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire, 10 de agosto 1908*, p. 10 et 11 (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).

27- Cf. Gustavo CHALIER, « Inversiones francesas para el sudoeste bonaerense », *Todo es Historia*, n° 441 (avril 2004), p. 30-38.

28- Cf. Miguel Ángel PIGNATARO (éd.), *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. 1910-1945*, tome VII, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1993, p. 149.

29- Percival Farquhar, millionnaire américain, créa en 1912 aux États-Unis la holding Argentine Railway. L'année suivante il obtint le contrôle de lignes importantes, principalement dans le nord-ouest de l'Argentine, qui permettaient la connexion avec des entreprises du Brésil, où il avait des intérêts. L'éclatement de la guerre en 1914 fit que Farquhar se retira du marché ferroviaire argentin aussi rapidement qu'il y était entré. (Cf. H.R. STONES, *British railways in Argentina. 1860-1948*, Londres, P.E. Waters & Associates/ Fundación Museo Ferroviario, 1993, p. 5)

qu'elle ne lui fut bénéfique. Les difficultés financières chroniques furent telles que la compagnie fut placée en redressement judiciaire le 29 mars 1914. Aux termes de l'accord approuvé par le tribunal de commerce de la Seine le 16 avril 1915, la société s'engagea à rembourser ses créanciers proportionnellement à ses bénéfices annuels³⁰.

Entre temps on tenta de résoudre, par des embranchements avec les voies du Chemin de fer du Sud depuis Almirante Solier, la question de l'accès à la mer, vitale pour les intérêts commerciaux de la compagnie³¹.

À cette époque, et en poursuivant sa politique, l'État national continuait à réaliser des études pour la construction d'un grand port en eau profonde à Puerto Belgrano. Mais le manque chronique de ressources fit que l'on dut se résoudre à attribuer les travaux, en 1908, à l'ingénieur Abel J. Pagnard³², lié au constructeur Hersent. En 1912, Pagnard constitua à Paris la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca. À cette société, pour laquelle Pagnard faisait du conseil en ingénierie et pour le compte de laquelle il dirigeait les travaux du port, participaient entre autres Hersent et d'autres dirigeants du chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano.

Le port Puerto de Arroyo Pareja, du fait de son emplacement, avec ses cinq mille mètres de quais, pouvait être le plus grand de l'Amérique du Sud. Mais des conflits au sein de l'entreprise, la Première Guerre mondiale et les pressions du capital anglais installé dans le port proche d'Ingeniero White jouèrent contre le projet. Il fut seulement possible de livrer, vers 1909, trois cents mètres de quais environ³³.

Ce fut alors que le Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano prit deux décisions entrepreneuriales vitales : la mise en gérance des travaux portuaires (qui aboutit en 1921) et le prolongement de la ligne depuis Almirante Solier jusqu'à Bahia Blanca, avec l'intention de stimuler le trafic voyageurs et marchandises. Au sujet de l'opportunité d'avoir un accès effectif vers la mer, les dirigeants du chemin de fer français déclarèrent :

30- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport à MM. les Créanciers de la Liquidation judiciaire de la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano* (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0592).

31- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire, 15 mars 1913*, p. 5 (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).

32- Gustavo CHALIER, « L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine) », *Centraliens*, n° 620 (juillet-août 2012), p. 58-60.

33- Sur ce port, voir Gustavo CHALIER, « El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo XX », *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIII, 2012, p. 155-177.

D'autre part, la Société Française du Port Commercial de Bahia-Blanca, dont nous vous avons parlé dans nos rapports précédents, a livré au service public, dans le courant de l'exercice, le nouveau port de Puerto Belgrano, qui est situé à l'entrée de la baie de Bahia-Blanca, à côté de notre ancien môle de Puerto-Militar.

Ce port, qui se trouve pour ainsi dire sur notre ligne, puisqu'il s'y raccorde par un embranchement d'environ 1 500 mètres à proximité de notre station d'Almirante Solier, nous offre donc maintenant une nouvelle facilité pour l'exportation des céréales de notre zone du Sud. Nous vous signalons qu'en vertu d'une entente intervenue avec la Société du Port Commercial, c'est notre Compagnie qui assure la gérance de ce port de Puerto Belgrano pour la compte exclusif de la dite Société, ce qui présente pour nous l'avantage de réaliser une coordination parfaite entre le service du port et celui du chemin de fer, tout en ne grevant notre Compagnie d'aucune charge financière³⁴.

Cependant, il s'avéra que cela non plus n'était pas la bonne solution. En concurrence ouverte avec le port d'Ingeniero White, de taille modeste et connecté avec les régions de l'intérieur uniquement par le chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano, l'activité de Arroyo Pareja ne pouvait être que minimale. Même à son apogée dans les années 1930, il n'absorba pas plus de 5 % (soit environ 100 000 tonnes en 1932) du fret transitant par le système portuaire de Bahía Blanca³⁵. Ainsi, le port ne put servir comme plateforme de décollage pour le train qui, à son tour, ne put servir l'agrandissement du port. Le cercle vicieux se refermait.

Dernières années

Le krach de la bourse de Wall Street et la profonde remise en question du capitalisme mondial qui s'ensuivit signifèrent le début de la fin de ce que certains qualifient de *the golden ages* en Argentine. Que la crise structurelle du système économique ait pour pendant une décadence aussi marquée du système ferroviaire était inévitable.

Pour faire face aux désastres sociaux et financiers de la crise, les gouvernements des principales puissances capitalistes se virent contraints d'intervenir dans des questions économiques à travers de mécanismes de contrôle et de planification. On abandonna le libéralisme qui régnait jusqu'alors. De plus, on prit des mesures de protectionnisme commercial et de soutien aux investissements nationaux, en attirant des capitaux domestiques et, par voie

34- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO À PUERTO BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale Ordinaire du 20 décembre 1922*, p. 5 (copie dans : Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).

35- REP. ARGENTINA, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS, *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*.

de conséquence, en décourageant l'investissement étranger. Cette nouvelle situation affecta sérieusement les pays périphériques et, encore davantage, ceux d'entre eux qui, comme l'Argentine, avaient lié leur prospérité au char triomphal des puissances mondiales.

Quant aux chemins de fer, l'effondrement économique se fit sentir de manière brutale et, à partir de 1929, on peut observer une chute brute du produit net du système ferroviaire³⁶.

À la conjoncture déjà défavorable des années 1930, nous devons ajouter un autre facteur qui de manière conjointe contribua à approfondir encore plus le déséquilibre du réseau ferré national.

À partir des années 1920, comme conséquence de la présence américaine dans le marché mondial de plus en plus appréciée, se produisit une hausse marquée de la concurrence du transport automobile que subissait le train. L'importation croissante de véhicules et les plans keynésiens de construction et d'amélioration du réseau routier furent des facteurs qui conduisirent à l'emploi de plus en plus intensif de camions pour le transport de marchandises.

Le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale aggrava considérablement les problèmes apparus pendant cette décennie et accéléra la prise de décisions aussi bien dans le secteur privé qu'au niveau de l'État.

Pour les entreprises, il s'agissait de se défaire des installations et du matériel toujours plus obsolètes et de sortir d'un secteur qui rapportait de moins en moins de dividendes, à cause de la dévaluation et de la baisse des prix. Quant à l'État, il s'apercevait de la possibilité de s'affranchir d'une partie de sa dette extérieure et de prendre une part dans la conception d'un réseau qui pourtant suivait un modèle déjà caduc.

Après une longue période de pourparlers, en décembre 1947 le gouvernement national péroniste reprit la totalité des entreprises françaises de services publics, et parmi elles, du Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano. À partir de cette date, la ligne fut partagée entre plusieurs compagnies publiques et une partie des voies fut défermée.

Épilogue

Le Chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano fut loin d'être une affaire brillante, non seulement si on compare son taux de rentabilité avec celui du Chemin de fer du Sud, mais aussi en comparaison avec d'autres chemins de fer de capitaux français installés en Argentine.

36- Silvia SBUSCIO, Fernando FREDIANI et Juan M. DURÀN, « El ferrocarril, debate de un siglo », in *Congreso Nacional de Historia Argentina*, Buenos Aires, 23 et 25 novembre 1995, tome II, Buenos Aires, 1997, p. 100 et suivantes.

Le groupe investisseur eut l'ambition de créer une sorte d'« axe de développement », pour utiliser dans un sens large le concept de F. Perroux, en reliant les deux secteurs portuaires avec une série de petits centres agricoles intermédiaires³⁷. Mais, dans la conception de ce plan, plusieurs facteurs ne furent pas pris en compte.

Malgré sa taille, le Rosario-Puerto Belgrano ne faisait pas partie des lignes dites économiques. Aux frais communs à tous les chemins de fer, relatifs à la constitution de sociétés, et aux commissions et primes des banquiers qui plaçaient les obligations au marché, il fallait ajouter les coûts de la construction de la voie. À cela, il faut aussi ajouter le fait que les régions desservies par le chemin de fer situées au sud de la ligne n'étaient ni les plus peuplées ni celles où l'agriculture était la plus développée, ce qui joua en défaveur du volume de fret espéré.

Mais il existe des raisons majeures, plus structurelles. L'arrivée des Français dans la région se produisit avec un retard remarquable, mettant ceux-ci d'emblée face aux Anglais, déjà solidement installés, dotés d'un modèle économique puissant et fonctionnel et d'un réseau d'influences politiques et sociales établi et qui démontra sa puissance.

Comme on a pu le constater dans les pages précédentes, la rivalité des capitaux français et anglais établis autour de la baie de Bahía Blanca engendra un conflit d'intérêts qui conditionna le développement de la région. Une dispute qui eut comme acteurs principaux non seulement les actionnaires londoniens et parisiens mais aussi leurs alliés locaux : commerçants, hommes politiques, officiers, organes d'opinion publique, etc., enrôlés dans l'une ou l'autre faction selon leurs intérêts du moment. Dans l'état actuel de la recherche, il reste à savoir avec précision quel fut le rôle de chacun d'entre eux dans ce différend. Ce qui est certain, en revanche, c'est que ce fut le capital anglais qui remporta la mise, en faisant obstacle par son immense capacité de lobbying aux projets français (comme par exemple celui de l'accès à la mer par le Sud) qui, par ailleurs, souffraient également d'une série de défauts tant du point de vue de leur conception que de celui de leur exécution.

37- « Différents des axes de transport qui sont la liaison par une voie de transport de deux unités ou ensembles d'unités, les axes de développement sont des ensembles de pôles de développement dont l'apparition et la multiplication sont favorisées par un axe de communications matérielles ou non », François PERROUX, « Les investissements multinationaux et l'analyse des pôles de développement et des pôles d'intégration », *Tiers-Monde*, 1968, tome 9, n° 34, p. 249.

Sources

- Bromberger H.-A., *Les Chemins de fer exotiques*, Paris, Moniteur économique et financier, 1913.
- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano, *Rapport à MM. les Créanciers de la Liquidation judiciaire de la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano* (copie dans Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0592).
- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano, *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 10 août 1908, p. 9 (copie dans Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).
- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano, *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 15 mars 1913, p. 5 (copie dans Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).
- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano, *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire du 20 décembre 1922, p. 5 (copie dans Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591).
- Rep. Argentina, Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos, *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*.

Bibliographie

- Barrès Francisco, *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas. 1857-1944*, Bs. As., s.n., 1945.
- Campbell Richard, « Vapor en el R.P.B. », *Todo Trenes*, n° 8, Temperley, octobre 2000, p. 24.
- Chalier Gustavo, « El Puerto Comercial de Arroyo Pareja. Un emprendimiento francés en la Argentina de comienzos del siglo xx », *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIII, 2012, p. 155-177.
- Chalier Gustavo, « Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca », in José Antonio Mateo et Agustín Nieto (dir.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, p. 163 et suivantes.
- Chalier Gustavo, « Inversiones francesas para el sudoeste bonaerense », *Todo es Historia*, n° 441 (avril 2004), p. 30-38.

- Chalier Gustavo, « L'ingénieur Abel Julien Pagnard. Un centralien à Punta Alta (Argentine) », *Centraliens*, n° 620 (juillet-août 2012), p. 58-60.
- Chalier Gustavo, « Una polémica olvidada, el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano », in Victoria Cañete , Florencia Rispoli , Laura Ruocco et Gonzalo Yurkievich (dir.), *Los Puertos y su gente, pasado, presente y porvenir*, Mar del Plata, GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, 2011, p. 43-54.
- Chalier Gustavo, *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Bahía Blanca, Ediuns, 2010.
- Ehrnsaft Philip et Armstrong Warwick, « The Formation of Dominion Capitalism, Economic Truncation and Class Structure », in Allan Moscovitz et Glenn Drover (dir.), *Inequality, Essays on the Political Economy of Social Welfare*, Toronto, University of Toronto Press, 1981, p. 99-155.
- Ensinck Oscar, *Historia del Puerto de Rosario*, Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 1979.
- Grippe Silvia Beatriz, « Redes ferroviarias y redefinición de nuevos territorios en el orden mundial de fines del siglo xix », *Estudios regionales interdisciplinarios*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1998.
- Gschwind Juan, « El Puerto de Rosario. Su evolución histórica. Factores de su progreso », *Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio del Rosario*, n° 644 (novembre 1938), p. 15-25.
- López Mario J. et Waddell Jorge (dir.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Éd. Lumière, 2007.
- López Mario J., « La llegada del tren, el progreso sobre ruedas. Las compañías ferroviarias privadas y el Estado (1857-1948) », *Todo es Historia*, n° 509, (décembre 2009), p. 7 et suivantes.
- Perroux François, « Les investissements multinationaux et l'analyse des pôles de développement et des pôles d'intégration », *Tiers-Monde*, 1968, tome 9, n° 34, p. 249.
- Pignataro Miguel Ángel (dir.), *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina, 1910-1945*, tome VII, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1993.
- Randazzo Federico, *Las grietas del relato histórico, Apuntes sobre los orígenes del anarquismo en Bahía Blanca y la matanza de obreros en Ingeniero White en 1907*, Buenos Aires, Departamento de Historia del Centro Cultural de la Cooperación, 2007.
- Regalsky Andrés, « Antecedentes de la Ley Mitre. Competencia e intervención estatal en la región pampeana a comienzos del siglo xx », in Jorge

- Schvarzer, Andrés Regalsky et Teresita Gómez (dir.), *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857-1940)*, Buenos Aires, UBA, 2007, p. 137.
- Regalsky Andrés, *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)*, Buenos Aires, CEAL, 1986.
- Ribas Diana et Tolcachier Fabiana, *La California del Sur. De la construcción del nudo ferro-portuario al centenario local (Bahía Blanca, 1884-1928)*, Bahía Blanca, Ediuns, 2013.
- Roccataglia ta Juan, *Los Ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*, Buenos Aires, Eudeba, 1987.
- Salerno Elena, « The Historiography of Railways in Argentina. Between foreign investment, nationalism and Liberalism », in Peter Norton, Gijs Mom, Tomas Errazuriz et Kyle Shelton, *Mobility in History. The yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*, vol. 5 (2014), New York / Oxford, Berghahn Journals, p. 105-120.
- Sbuscio Silvia, Frediani Fernando et Duràn Juan M., « El ferrocarril, debate de un siglo », in *Congreso Nacional de Historia Argentina, Buenos Aires, 23 al 25 de noviembre de 1995*, tome II, Buenos Aires, 1997, p. 100 et suivantes.
- Schickendantz Emilio, *Los ferrocarriles en la Argentina. 1857-1910*, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1994.
- Stones H.R., *British railways in Argentina. 1860-1948*, Londres, P.E. Waters & Associates/ Fundación Museo Ferroviario, 1993.
- Weinberg Félix et Buffa Norma, « El aporte inmigratorio en la conformación de las clases medias en la ciudad de Bahía Blanca », *Cuadernos del Sur*, n° 15, 1982.
- Weinberg Félix, « El poblamiento regional », in *Manual de Historia de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1978, p. 155.
- La bibliographie française a privilégié les entreprises de travaux publics impliquées dans la construction de la ligne ferroviaire et du port.
- Burnel Anne, *La Société de construction des Batignolles*, Genève, Éditions Droz, 1995, 362 p.
- Par k-Barjo t Rang-Ri, *La Société de construction des Batignolles : des origines à la Première Guerre mondiale, 1846-1914*, Paris, Presses Universitaires de Paris Sorbonne (PUPS), 2005, 542 p.
- Regalsky Andrés, « Innovation, conflit et hégémonie dans une implantation française en Argentine : la Société du Port de Rosario (1902-1914) », in « La concession, outil de développement », *Entreprises et histoire*, 2002/4, n° 31, p. 93-119.

Lancio tti Norma et Lluch Andrea, « Foreign Direct Investment in Argentina: Timing of Entry and Business Activities of Foreign Companies (1860-1950) », in « Entreprises d'Amérique latine », *Entreprises et histoire* 2009/1, n° 54, p. 37-66.

À propos des sources conservées en France :

Most acer o-Hu ara cha Alfonso, « Nouvelles des archives. L'Amérique Latine dans les archives d'entreprises des ANMT », *ibid.*, p. 201-203.

« C'est en 1960 que la Société financière de Rosario [ANMT, 211 AQ] a été absorbée par la Banque hypothécaire franco-argentine [ANMT, 103 AQ]. Les archives conservent ainsi les fonds de ces deux institutions distinctes à l'origine. La Société financière de Rosario avait pris la suite de la Société du Port de Rosario, après que cette dernière fut nationalisée en 1948 par le président Juan Domingo Peron. L'histoire de la construction du port et celle du chemin de fer entre les villes de Rosario et Puerto Belgrano, réalisés à chaque fois avec des capitaux français, peut être étudiée grâce à ces fonds. L'utilisation de ce port et de cette voie ferrée fut stratégique, car elle devint un concurrent aux voies ferrées du Sud et de l'Ouest construites avec des capitaux britanniques.

Parmi les documents importants on citera les rapports annuels, les procès-verbaux, des documents de comptabilité ainsi que la vente au gouvernement argentin. En plus des documents personnels des directeurs ou chefs d'entreprise on trouve des cadastres et des cartes de l'Argentine ainsi que des cartes des différentes voies ferrées en Amérique du Sud. Après la nationalisation de la Compagnie du Chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano, la Compagnie générale financière France - Amérique Latine prit la suite de la société financière de Rosario, mais la Compagnie fut absorbée peu de temps après, en 1952, par la Banque hypothécaire franco-argentine. La Banque hypothécaire franco-argentine fut fondée en 1905. Outre les prêts hypothécaires au début du siècle, les ANMT conservent également des dossiers des administrateurs et une riche correspondance qui couvre pratiquement toute la période. Bon nombre de dossiers de la comptabilité (bilans, inventaires, balances mensuelles) sont à signaler également. »