



HAL
open science

Le port commercial d'Arroyo Pareja. Une aventure entrepreneuriale française en Argentine (1908-1947)

Gustavo Chalier, Bruno Rohou

► **To cite this version:**

Gustavo Chalier, Bruno Rohou. Le port commercial d'Arroyo Pareja. Une aventure entrepreneuriale française en Argentine (1908-1947). *Chronique d'histoire maritime*, 2020. hal-03195215

HAL Id: hal-03195215

<https://hal.science/hal-03195215>

Submitted on 10 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le port commercial d'Arroyo Pareja. Une aventure entrepreneuriale française en Argentine (1908-1947).

Gustavo Chalier

Archivo Histórico Municipal de Punta Alta (Argentine)
Departamento de Humanidades-Universidad Nacional del Sur (Argentine)
Núcleo de Historia de Ciudades Portuarias Regionales (Argentine)
gustavo.chalier1@gmail.com

Rohou Bruno

Centre F. Viète (France)
Université de Bretagne Occidentale (Brest)
Bruno.rohou@univ-brest.fr

Les recherches qui soutiennent ce travail sont développées à l'Archivo Histórico Municipal de Punta Alta (Argentine), qui fait partie du Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, de l'IDEHESI-CONICET et sont menées dans le cadre du Programme de coopération scientifique et technologique du Ministère de la science, de la technologie et de l'innovation productive de la République argentine et de l'ECOS de France (ECOS-Sur). Cet article raconte l'histoire d'un port argentin construit par des hommes d'affaires et des techniciens français dans les eaux de l'Atlantique Sud : Puerto Rosales, anciennement appelé Arroyo Pareja. Stratégiquement situé dans les eaux de Puerto Belgrano, dans la Bahía Blanca, sa construction et son développement ont été une tentative de la capitale française pour construire un espace économique et un circuit productif dans cette région d'Argentine au début du XXe siècle. Il propose également d'apporter des éléments tendant à la compréhension de la construction et de l'évolution des ports au-delà de leur situation géographique, en visualisant les éléments politiques et économiques concomitants.

PORTS ARGENTINS

La construction d'Arroyo Pareja a eu lieu à un moment historique propice à ces grands travaux. À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, des transformations politiques et socio-économiques profondes ont eu lieu en Argentine, qui ont jeté les bases du pays actuel. Après les guerres civiles qui ont dévasté le pays pratiquement depuis son indépendance de l'Espagne en 1816, la Constitution libérale de 1853 a été la base juridique sur laquelle l'appareil d'État s'est développé¹. Dès lors, l'Argentine est entrée sur le marché mondial en tant que pays fournisseur de matières premières, notamment de produits agricoles et d'élevage. Elle s'inscrivait dans la périphérie du « *dominion capitalism* »²: la croissance tournée vers l'extérieur, imposée par la nouvelle division internationale du travail dans le cadre de l'économie agro-exportatrice³. Comme le reste des économies d'Amérique latine, l'Argentine a subi une modernisation partielle, qui a touché directement les secteurs productifs liés aux échanges internationaux, et a privé des avantages du monde moderne, des secteurs ou des régions entières qui ne s'intéressaient pas au commerce mondial. Dans ce contexte, la région de la pampa⁴ est devenue stratégique, occupée à l'époque (comme la Patagonie) par divers peuples aborigènes semi-nomades, qui sont expulsés de leurs terres par l'État dans une guerre

¹OSZLAK (Oscar), *La formación del estado argentino: orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires, Emecé, 2011.

²EHRENSAFT (Philip) et ARMSTRONG (Warwick), «The Formation of Dominion Capitalism: Economic Truncation and Class Structure», dans MOSCOVIZ (A) et DROVER (G), *Inequality: Essays on the Political Economy of Social Welfare*, Toronto, University of Toronto Press, 1981, pp. 99-155.

³ Le concept a été étudié par différents auteurs argentins, parmi lesquels: RAPOPORT (Mario), *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Ariel, 2005 ; FAJELBAUM (Pablo) et REDDING (Stephen), *External integration, structural transformation and economic development : Evidence from Argentina 1870-1914*, rapport technique National Bureau of Economic Research, 2014.

⁴Les plaines de la pampa, situées au centre de l'est de l'Argentine, couvrent une superficie de 1 200 000 km². C'est une steppe au climat tempéré, le centre productif et démographique du país (MATEUCCI (Silvia), «Ecorregión Pampa», dans MORELLO (J) et al., *Ecorregiones y complejos ecosistémicos argentinos*. Buenos Aires, Orientación Gráfica Editora, 2018 p. 441 y ss.)

d'extermination appelée la Conquête du désert (1879-1885). Une fois la pampa libérée des indigènes ("pacifiée"⁵), elle a vu sa physionomie changer radicalement, grâce à une croissance économique rapide, à une forte augmentation de la population et à l'intensification des travaux publics. Un réseau ferroviaire a été créé (722 km en 1870, 36 000 km en 1918)⁶, orienté vers les ports en eau profonde, construits ou modernisés. L'arrivée massive dans le pays d'une population européenne (entre 1870 et 1930, 6 millions d'immigrants, principalement italiens et espagnols), a multiplié le marché intérieur de consommation des produits manufacturés européens et a fourni au pays une main-d'œuvre pour l'agriculture et pour la construction des infrastructures nécessaires à l'exportation des excédents agricoles⁷ (voir table 1).

Table 1 – Indicateurs de la croissance économique argentine (1865-1914)
(RAPOPORT, 2003, p100)

INDICATEURS	MOYENNES ANNUELLES		TAUX DE CROISSANCE ANNUEL ENTRE LES DEUX PÉRIODES (EN POURCENTAGE)
	1865-1869	1910-1914	
Longueur des Chemins de fer (km.)	503	31.104	15,4
Population (milliers)	1709	7271	3,3
Exportations (millions Pesos or)	29,6	431,1	6,1
Importations (millions Pesos or)	38,0	410,0	5,4
Surface semée (millions Hectares)	0,58	20,62	8,3

Les capitaux étrangers ont rendu possible ces transformations, qui ont fait l'objet d'un traitement spécial de la part du gouvernement argentin, notamment dans les concessions de travaux publics. Bien qu'en 1875, tous les investissements reçus par l'Argentine étaient britanniques, les capitaux français ont commencé à affluer en Argentine à partir de 1880 et, en 1913, ils représentaient 20 % de l'investissement total dans le pays⁸. Les circonstances internes du développement économique et financier de la France expliquent cette irruption. Parmi elles, la naissance de nouveaux établissements de crédit promus par le gouvernement français et la création - sous le Second Empire - des banques d'affaires, au moment même où les grandes entreprises de travaux publics développaient, investissaient et développaient leurs projets en Europe, en Asie, en Afrique et en Amérique latine⁹. En Argentine, à la fin du XIXe siècle, les capitaux français ont été investis dans les banques et les chemins de fer de la région bordant le fleuve

⁵«Ubi solitudinem faciunt, pacem appellant» (Leurs ravages ont fait un désert et ils appellent cela la paix.), Tacite, *Agr.* 30, 4.

⁶LEWIS (Colin), *British railways in Argentina. 1857-1914. A case study of foreign investment*, Londres, Institute of Latin American Studies, University of London, 1983.

⁷Sur l'immigration en Argentine, parmi les publications les plus récentes : BJERG (María), *Historias de la inmigración en la Argentina*, Buenos Aires, Edhasa, 2009 et DEVOTO (Fernando), *Historia de la inmigración en Argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2002.

⁸REGALSKY (Andrés), *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)*, Buenos Aires, CEAL, 1986, p. 50.

⁹BARJOT (Dominique), « Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914) », dans *Histoire, économie et société*, V. 14, N° 2, 1995, p. 361 -383.

Paraná, le cœur céréalier du pays. En 1902, l'entreprise métallurgique Schneider et Cie, la société Hersent¹⁰ et les banques Paribas et Bénard & Jarislowsky ainsi que le Crédit Mobilier ont formé la Compagnie du Port de Rosario, qui a obtenu la concession pour moderniser et exploiter le port de Rosario, sur le fleuve Paraná. (voir carte 1). La compagnie a été la pièce maîtresse de la stratégie financière française en Argentine, puisqu'elle était le principal port céréalier du pays et le point de convergence des principales lignes de chemin de fer françaises.

BAHIA BLANCA, DU FAR SOUTH A LA CALIFORNIE DU SUD

Stratégiquement située au sud-est de Buenos Aires, Bahía Blanca est le lien naturel entre la pampa et les vastes territoires de la Patagonie, d'une part, et la côte maritime et les Andes, d'autre part (voir carte 1). Mais malgré cela, depuis sa fondation en 1828, c'est un village niché dans ce qui était considéré comme le début de l'extrême sud argentin. La situation a changé en 1884, lorsque la compagnie britannique Ferrocarril del Sud (The Buenos Ayres Great Southern Railway Co.) l'a relié à Buenos Aires et a construit son port, *Ingeniero White*, en 1885, à sept kilomètres de la ville. En 1887, le Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste (Bahía Blanca and North Western Railway), également britannique, a relié l'Atlantique aux contreforts des Andes et, en 1905, et a permis la création de Puerto Galván. En 1901, l'entreprise de viande congelée de Sansinena¹¹ a reçu l'autorisation de créer son propre quai, Cuatros, inauguré en 1903 et par lequel étaient effectuées les expéditions de viande congelée et en conserve ainsi que de la laine de mouton (voir carte 2). Il n'est donc pas étrange que, en tant que port ferroviaire, Bahía Blanca, soit devenu ce qu'on appelait hyperboliquement la Californie du Sud¹². Cette ville a connu une croissance rapide : de 2 000 habitants en 1881, elle est passée à 44 143 en 1914, dont 53 % d'étrangers¹³. Dans ce contexte, une élite commerciale bourgeoise ayant des influences politiques locales et même nationales, a été consolidée et identifiée principalement aux intérêts des entreprises britanniques.

PUERTO BELGRANO, POLE D'INVESTISSEMENTS FRANÇAIS

Puerto Belgrano est un mouillage naturel situé à environ 25 km à l'est de la ville de Bahía Blanca et de son complexe portuaire (voir carte 2). C'est une zone d'environ 20 km de long, 2 km de large et une profondeur moyenne de 30 pieds, à l'abri des courants et des vagues¹⁴. Ce lieu fut choisi pour la construction du Port militaire¹⁵, siège de la flotte de guerre argentine. A sa périphérie, en 1898, est apparue Punta Alta, formée initialement par des ouvriers du bâtiment, qui connaît rapidement une telle croissance qu'elle compte 10 000 habitants en 1910¹⁶. C'est dans ce secteur que d'importants investissements ferroviaires français vont converger, d'une part car ils ont les mêmes objectifs et d'autre part, car ils ont le même actionnariat, en concurrence avec les sociétés de capitaux britanniques situées dans la région.

¹⁰L'une des plus grandes entreprises d'Europe, Hersent était célèbre pour l'utilisation du système de caisson pour les fondations, qui était utilisé dans beaucoup de ses travaux portuaires en Europe, en Afrique, en Asie et en Amérique latine. (BORDES (Jean-Louis), « Hersent père et fils : Hildevert, Georges et Jean », dans *Centraliens*, N° 574, Novembre - Décembre 2006, pp. 53-55.

¹¹Fondée près de Buenos Aires en 1883 par le Français Simon Gaston Sansinena, elle était l'une des principales usines de conditionnement de viande du pays (KRASER (María Belén), *Recuperación y refuncionalización del patrimonio local en los espacios perdedores de la lógica global en el partido de Bahía Blanca*, Thèse doctorale de Géographie, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 2014, p.118).

¹²RIBAS (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.

¹³WEINBERG (Félix) et BUFFA (Norma), «El aporte inmigratorio en la conformación de las clases medias en la ciudad de Bahía Blanca», dans *Cuadernos del Sur*, N° 15, 1982, pp. 79 y 80. Le nombre d'étrangers ne comprend pas les enfants et petits-enfants de ceux-ci, nés en Argentine et qui, en raison du ius solis qui régit le pays, sont argentins.

¹⁴FIGUEROA (Julio), *Estudios sobre puertos de la Provincia de Buenos Aires. Primera parte. La costa marítima*, La Plata, Talleres de Publicaciones del Museo, 1897, p.8.

¹⁵L'actuelle Base navale de Puerto Belgrano, est la plus grande d'Argentine.

¹⁶CHALIER, Gustavo: *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Bahía Blanca, Ediuns, 2010.

La ligne de chemin de fer qui reliait Puerto Belgrano à Rosario est mise en concession en décembre 1903 (loi n° 4279). Le 22 septembre 1906, la Compagnie de Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano (ci-après CCFRPB) est créée, avec la participation de capitaux français apportés par les banques Paribas, Bénard & Jarislowsky, la Société Générale et Hersent. Un des actionnaires de la société, Adrien Bénard, dans une communication aux actionnaires, déclarait en 1908:

«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. (...) 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-Belgrano»¹⁷.

Inaugurée à la fin de 1910, la ligne de chemin de fer d’orientation nord-sud révèle la volonté de reprendre le trafic de marchandises correspondant aux compagnies britanniques. Toutefois cela ne se produit pas en raison de l’établissement de tarifs compétitifs par les Anglais, de sorte que son exploitation est chroniquement déficitaire (voir carte 3). La construction d’un quai, à Puerto Belgrano, était vitale pour la CCFRPB. En 1906, elle obtient la concession pour la construction et l’exploitation d’un quai commercial dans l’avant-port du port militaire. Dans le cadre du contrat de concession, le gouvernement se réservait le droit d’exproprier, sous réserve d’une indemnisation, lorsque les travaux seraient achevés¹⁸. Hersent est responsable de la construction du quai de 300 mètres de long, qui sera relié à la ligne ferroviaire principale¹⁹. Cependant, le débouché de la ligne de chemin de fer sur la mer est contrarié lorsque, en 1911, l’État a fait usage du droit d’expropriation, démantelant presque immédiatement les installations de chargement et de stockage. Après plusieurs contentieux judiciaires, le quai est définitivement cédé à l’Etat en 1914. La société a négocié avec le gouvernement une forte compensation, versée sous forme d’obligations en 1918 et a servi à couvrir partiellement son déficit²⁰. L’autre entreprise française qui a investi à Puerto Belgrano construirait le port. C’est ce dernier qui fait l’objet de notre analyse.

LE PORT D’ARROYO PAREJA

Le gouvernement national avait mené des études pour la construction d’un important port en eau profonde à Puerto Belgrano, mais son manque chronique de ressources l’avait conduit à confier les travaux à des capitaux privés. Dans ce contexte, le 15 septembre 1908, la loi n° 5574 accorde à l’ingénieur français Abel Julien Pagnard la construction et l’exploitation d’un port. Ancien employé de Hersent, il avait dirigé des travaux en Europe et était arrivé en Argentine en tant que représentant de l’entreprise dans la construction du port de Rosario. En 1906, il se sépare de ses employeurs, avec lesquels il entretient d’excellentes relations personnelles²¹.

Pagnard était conscient de la nécessité pour l’Argentine de construire des ports sur sa côte maritime. Le site choisi avait toutes les conditions pour accueillir un grand port : grande profondeur naturelle, excellent abri contre les tempêtes et proche de l’océan²². Avec ses cinq mille mètres de quais, sa digue, ses docks et ses hangars, il devait devenir le plus grand port céréalier d’Amérique du Sud. (voir carte 4)

¹⁷COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO A PUERTO- BELGRANO: *Rapport du Conseil d’Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 10 août 1908, p. 9, (Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591, copie)

¹⁸PIGNATARO (Miguel Ángel), *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. 1910-1945*, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1993, p. 149

¹⁹HERSENT (Jean et Georges), *Enterprises de travaux publics et maritimes. Fondations à lair comprimé, dragages, dérochements, bassins de radoub, etc.*, Paris, Imprimerie Chaix, 1910, pp. 83 y ss.

²⁰CHALIER (Gustavo), «Capitaux françaises dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano», dans *Revue d’histoire des chemins de fer*, N° 45, 2014, p.48.

²¹CHALIER (Gustavo), «El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)», dans *Revista de Obras Públicas*, Année 157, N° 3513, 2010, pp. 43-56.

²²ARGENTINA: *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*, juin 1905 à mars de 1906, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 190, p.412.

En 1911, Pagnard a transféré sa concession à la Régie générale des chemins de fer et travaux publics²³ qui, avec des banques et d'autres sociétés de construction et financières (dont Hersent et plusieurs directeurs de la compagnie de chemin de fer Rosario-Puerto Belgrano) a formé à Paris le 18 janvier 1912, la Compagnie du port commercial de Bahia Blanca (CPCBB). Comme prévu, la Régie prend en charge les travaux et Pagnard est nommé ingénieur-conseil. Le système de construction de caissons utilisés pour construire Arroyo Pareja était déjà utilisé par Hersent au quai de Puerto-Belgrano. Cependant, l'ampleur de son utilisation à Arroyo Pareja a rendu le système exceptionnellement pertinent. Les caissons en béton armé ont servi de base pour la future infrastructure portuaire et pour gagner du terrain sur la mer. Construits sur la terre ferme, ils sont transportés le long de la rivière avec des remorqueurs jusqu'à leur emplacement final. Une fois sur place, la partie extérieure du caisson est remplie de béton, formant un mur de 2,75 m d'épaisseur. Au centre, ils ont été complétés avec du sable provenant du dragage, afin qu'ils se déposent sur le fond. Sur ces caissons, la partie émergée des murs d'amarrage a été construite. Cette procédure avait l'avantage de faire gagner du temps dans la construction, mais le remorquage et le placement des caissons étaient délicats et entraînaient des accidents en cas d'imprudence²⁴.

La construction commencé en 1912, avait ses principaux opposants dans le port d'Ingeniero White ainsi que dans la bourgeoisie bahiense, qui voyaient leurs intérêts menacés par la construction d'un port ayant des caractéristiques d'Arroyo Pareja. La Marine était également contre le projet voyant d'un mauvais œil, la création d'un port commercial aux portes du port militaire. Ce lobby est aggravé par le manque de coordination entre la CPCBB et la Régie, les divergences techniques entre ses ingénieurs, les changements soudains et variés dans la gestion du travail, les grèves ouvrières et, enfin, le déclenchement de la Première Guerre mondiale en juillet 1914. La Régie arrête les travaux en août de la même année, entraînant un long différend avec la CPCBB et, à son tour, cette dernière se retourne contre l'État argentin²⁵. Un accord a finalement été conclu par la loi n° 10242 du 23 août 1917, accordant à la société une prolongation de cinq ans pour livrer une section apte au service.

Les travaux terminés en 1919, le port est habilité en 1920, constitué d'un quai de 300 mètres de long, parfaitement équipé. Cependant, étant donné ses difficultés financières, le CPCBB n'a pas pu reprendre l'exploitation d'Arroyo Pareja, et a donc conclu un accord avec la CCFRPB. A partir de 1922, le port est géré par la CCFRPB, pour tenter de récupérer son débouché sur la mer, coupé depuis l'expropriation de son quai commercial, l'obligeant à louer les lignes des Ferrocarril del Sud pour expédier ses marchandises par le port Ingeniero White. Sur ce sujet, les directeurs des chemins de fer français ont exprimé :

«D'autre part, la Société Française du Port Commercial de Bahia-Blanca (...) 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 coté de notre ancien môle de Puerto-Militar. Ce port, (...) 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 financière».²⁶

LE CHANT DU CYGNE

Pendant les premières années de la décennie 1920, Arroyo Pareja a été utilisé comme auxiliaire pour charger le charbon pour le chemin de fer et, il a été également utilisé par le ministère des Travaux publics pour expédier du

²³La Régie, était une société basée à Paris, qui a construit des chemins de fer et des ports (BARJOT (Dominique), «L'innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles). ¿Une réponse des firmes au défi de la demande publique?», *Histoire, économie et société*, V. 6, N° 2, 1987, p.214).

²⁴CHALIER (Gustavo) et ROHOU (Bruno), «Los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja», dans IV Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Portuario, Buenos Aires, 10 et 11 de juillet 2019.

²⁵CHALIER (Gustavo), «Entre el barro y el oro: el puerto Arroyo Pareja en el período entreguerras», dans XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Catamarca 2, 3, 4 et 5 octobre de 2019.

²⁶COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO A PUERTO-BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration*. Assemblée Générale Ordinaire, 20 de décembre 1922, p. 5 (Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591, copie)

matériel pour la construction d'une ligne de chemin de fer de l'État dans le nord de la Patagonie et dont le fonctionnement était perturbé dans le port d'Ingeniero White et de Galván. La situation semble avoir changée en 1927, lorsque la CCFRPB conclut un accord avec deux grands exportateurs de céréales, Bunge & Born et Dreyfus, de sorte que les deux maisons obtiennent l'exploitation exclusive du port. Les deux sociétés avaient besoin d'un autre terminal que les ports de Bahia et l'ont doté d'une infrastructure moderne adaptée à l'expédition des céréales. Mais Arroyo Pareja n'a absorbé que 5% (environ 100 000 tonnes en 1932) des cargaisons expédiées par le système portuaire de Bahía Blanca²⁷. Ainsi, le port ne pouvait pas servir de plate-forme pour le décollage économique de la ligne de chemin de fer et, par conséquent, le train ne servait pas non plus au développement du port. Il y avait une sorte de cercle vicieux, car Arroyo Pareja n'était pas attractif pour être le terminal d'autres lignes (en raison de sa petite taille). Et précisément, son développement en tant que port était fortement conditionné par l'absence d'un réseau ferroviaire pour le relier aux zones productives du pays. Bien que cet argument puisse être raisonnable, il n'explique pas à lui seul les difficultés du port. Il n'a pas fonctionné comme les investisseurs de 1912 l'avaient prévu : avec seulement 300 mètres de quai, il a perdu son principal avantage opérationnel : l'accès direct et libre au canal d'accès à la baie, pour lequel il aurait fallu prolonger le mur de 400 mètres. Cela a limité l'opération à un ou deux navires à la fois, tout en rendant difficile l'entrée directe des négociants en grains.

NATIONALISATION ET PETROLE

C'est le gouvernement de Juan D. Perón qui a nationalisé l'ensemble des entreprises de services publics françaises en 1947. Le port a connu différents changements de juridiction au sein de l'État et plusieurs projets ont visé à le réactiver. Parmi eux, on peut distinguer la compagnie pétrolière d'État, qui en 1967 et 1973 a fourni au port deux bouées pétrolières, ce qui en a fait l'un des principaux terminaux de manutention de pétrole brut en Argentine. Appelé Puerto Rosales depuis 1945²⁸, son quai baptisé "Ingeniero Pagnard" accueille aujourd'hui des bateaux de pêche de petite et moyenne taille, des bateaux de tourisme et des petites réparations navales. Mais son principal revenu correspond aux bouées, par lesquelles passent 70 % du pétrole utilisé en Argentine.

CONCLUSIONS

En 1914, le CPCBB avait investi quelque 30 millions de francs²⁹. Cette somme représente près de 24% du montant total investi par la France en Argentine cette année là, soit 125,82 millions de francs³⁰.

Cependant, les investissements français dans la région de la Bahia Blanca ne pouvaient pas concurrencer les britanniques, leurs volumes étant bien inférieurs à ces derniers. De plus, l'arrivée des Français dans la région s'est faite avec un retard notable, trouvant les Anglais déjà solidement installés dans la région, avec un modèle économique puissant et avec leur réseau d'intérêts politiques et sociaux établi.

L'expérience d'Arroyo Pareja montre la faiblesse du système de concession dans le cadre de la politique du « laisser-faire ». Sans un État disposé à exercer son pouvoir de direction, les ports ont été construits selon le caprice ou la convenance des grandes entreprises. Les élites de chaque ville, alliées dans des intérêts commerciaux, se sont battues pour la défense, la consolidation et la croissance de leurs profits locaux. Avec cette matrice de ports rivaux et avec un État loin de son rôle d'autorité, l'Argentine manquait d'un véritable système portuaire dans sa phase de plus forte croissance des exportations³¹.

²⁷ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*, copie mécanographique.

²⁸En mémoire du colonel de marine Leonardo Rosales (1792-1836), un héros naval argentin.

²⁹ANONIME, «La part de la France dans l'outillage économique de l'Amérique latine», dans *Annales de géographie*, v. 26, N° 139, 1917, p. 78.

³⁰REGALSKY (Andrés), «Exportation des capitaux et groupes investisseurs: les investissements français en Argentine, 1880-1914», dans *Histoire, économie et société*, Volúmen 20, N° 4, 2001, p. 501.

³¹DE MARCO (Miguel), ROHOU (Bruno), CHALIER (Gustavo) et PETERSEN (Martín), «Modernisation et construction de quatre ports argentins au début du xxe siècle. Rivages techniques entre la France et la pampa entre 1902-1930», dans *Cahiers du Centre Français Viète* (à paraître).

BIBLIOGRAPHIE

ANONIME, «La part de la France dans l'outillage économique de l'Amérique latine», dans *Annales de géographie*, v. 26, N° 139, 1917, pp. 77-78.

ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*, copie mécanographique.

ARGENTINA, *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*, juin 1905 à mars de 1906, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1906.

BARJOT (Dominique), « Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914) », dans *Histoire, économie et société*, V. 14, N° 2, 1995, p. 361 - 383.

BARJOT (Dominique), «L'innovation dans les travaux publics (XIXe-XXe siècles). ¿Une réponse des firmes au défi de la demande publique?», *Histoire, économie et société*, V. 6, N° 2, 1987, pp. 209-231.

BJERG (María), *Historias de la inmigración en la Argentina*, Buenos Aires, Edhasa, 2009.

BORDES (Jean-Louis), « Hersent père et fils: Hildevert, Georges et Jean », dans *Centraliens*, N° 574 , Novembre - Décembre 2006, pp. 53-55.

CHALIER (Gustavo) et ROHOU (Bruno), «Los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja», dans IV Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Portuario, Buenos Aires, 10 et 11 de juillet 2019.

CHALIER (Gustavo), «Capitales françaises dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano», dans *Revue d'histoire des chemins de fer*, N° 45, 2014, pp.35-56.

CHALIER (Gustavo), «El ingeniero Abel Julien Pagnard, técnico y empresario. Su experiencia en Punta Alta (Argentina)», dans *Revista de Obras Públicas*, Année 157, N° 3513, 2010, pp. 43-56.

CHALIER (Gustavo), «Entre el barro y el oro: el puerto Arroyo Pareja en el período entreguerras», dans XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Catamarca 2, 3, 4 et 5 octubre de 2019.

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

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROSARIO A PUERTO- BELGRANO, *Rapport du Conseil d'Administration*. (Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Sección material édito, Caja E 4, E XIII-2, 0591, copie.)

DE MARCO (Miguel), ROHOU (Bruno), CHALIER (Gustavo) et PETERSEN (Martín), «Modernisation et construction de quatre ports argentins au début du xxe siècle. Rivages techniques entre la France et la pampa entre 1902-1930», dans *Cahiers du Centre François Viète* (à paraître).

DEVOTO (Fernando), *Historia de la inmigración en Argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2002.

EHRENSAFT (Philip) et ARMSTRONG (Warwick), «The Formation of Dominion Capitalism: Economic Truncation and Class Structure», dans MOSCOVIZ (A) et DROVER (G), *Inequality: Essays on the Political Economy of Social Welfare*, Toronto, University of Toronto Press, 1981, pp. 99-155.

ENSINCK (Oscar), *Historia del Puerto de Rosario*, Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 1979.

FAJGELBAUM (Pablo) et REDDING (Stephen), *External integration, structural transformation and economic development : Evidence from Argentina 1870-1914*, rapport technique National Bureau of Economic Research, 2014.

FIGUEROA (Julio), *Estudios sobre puertos de la Provincia de Buenos Aires. Primera parte. La costa marítima*, La Plata, Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.

HERSENT (Jean et Georges), *Enterprises de travaux publics et maritimes. Fondations à lair comprimé, dragages, dérochements, bassins de radoub, etc.*, Paris, Imprimerie Chaix, 1910.

KRASER (María Belén), *Recuperación y refuncionalización del patrimonio local en los espacios perdedores de la lógica global en el partido de Bahía Blanca*, Tesis doctoral de Geografía, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 2014.

LEWIS (Colin), *British railways in Argentina. 1857-1914. A case study of foreign investment*, Londres, Institute of Latin American Studies, University of London, 1983.

MATEUCCI (Silvia), «Ecorregión Pampa», dans MORELLO (J) et al., *Ecorregiones y complejos ecosistémicos argentinos*. Buenos Aires, Orientación Gráfica Editora, 2018, pp. 441-496.

OSZLAK (Oscar), *La formación del estado argentino: orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires, Emecé, 2011.

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

RAPOPORT (Mario), *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Ariel, 2005.

REGALSKY (Andrés), «Exportation des capitaux et groupes investisseurs: les investissements français en Argentine, 1880-1914», dans *Histoire, économie et société*, v. 20, N° 4, 2001, pp. 499-524.

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, Edius, 2013.

WEINBERG (Félix) et BUFFA (Norma), «El aporte inmigratorio en la conformación de las clases medias en la ciudad de Bahía Blanca», dans *Cuadernos del Sur*, N° 15, 1982, pp. 79-97.