

IMIGRAÇÃO E TRABALHO: OS ITALIANOS E A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO CONTEXTO PLATINO (SÉCULO XIX)

Lilia Inés Zanotti de MEDRANO*

O objetivo deste trabalho é apresentar alguns resultados referentes a inserção de grupos étnicos - particularmente italianos - nas atividades de transporte e comércio fluvial na região platina durante o século XIX. A importância que damos ao tema deriva do nosso interesse em recuperar historicamente a diversidade sócio-cultural que representava o mundo do comércio fluvial platino do século XIX, bem como destacar a variedade ocupacional que caracterizou esse amplo espaço geográfico e sócio-econômico-cultural.

Esse "espaço platino", entendido além das fronteiras políticas, foi configurando-se desde os tempos coloniais como resultado do contacto entre espanhóis e portugueses, índios e jesuítas e mais tarde de imigrantes de variadas nacionalidades, dando como resultado a formação de numerosos grupos sociais que interagem e complementavam-se em perfeita harmonia com o meio natural. Nesse meio físico e social heterogêneo - o Rio da Prata e seus rios tributários - os comerciantes e carregadores, entre outros, destacavam-se como uma categoria ocupacional com um perfil social e cultural próprio e com um papel específico. Isto porque, através de uma extensa e diversificada rede de operações os comerciantes e carregadores conseguiram integrar produtores e consumidores, de forma precária, porém eficiente.

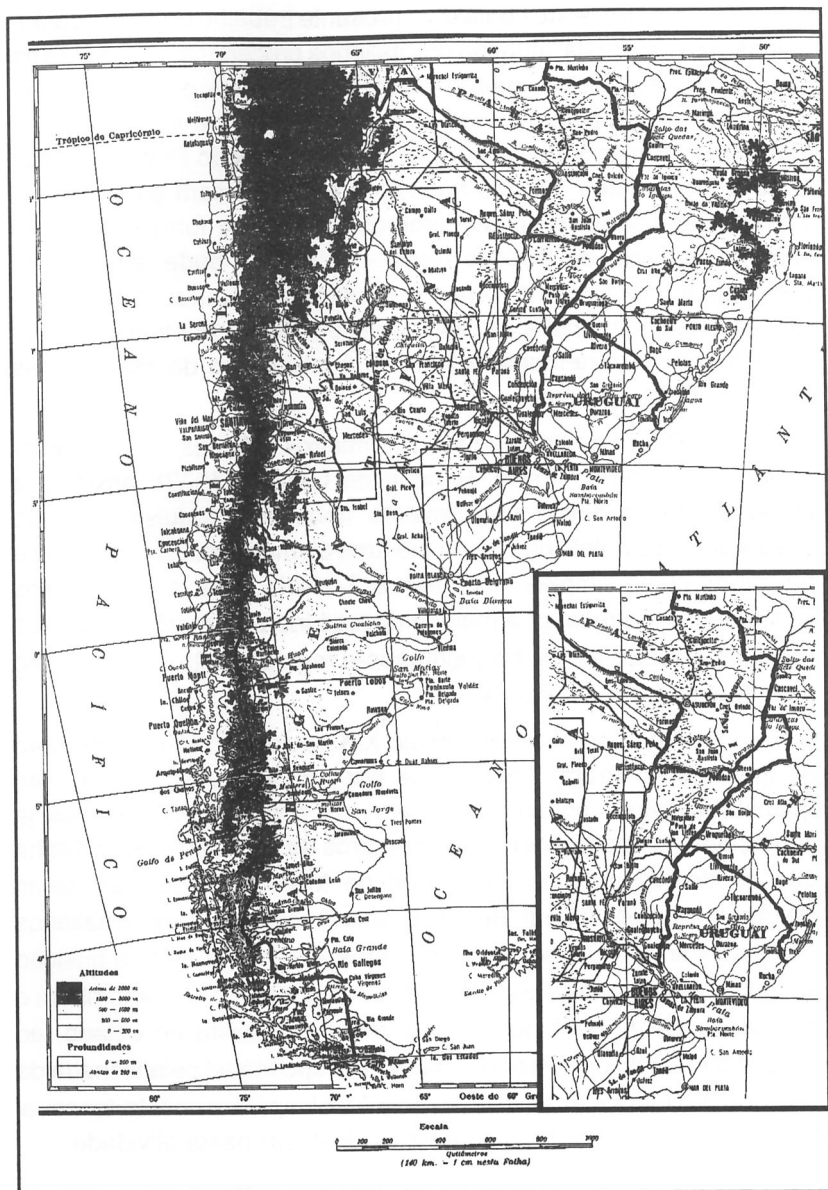
(*) Professor Dr. do Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas - ICH. PUC-Campinas.

Dentro deste contexto o presente trabalho pretende contribuir para o resgate da atuação dos italianos procedentes da região da Ligúria, Norte da Itália, nas atividades comerciais e de transporte fluvial realizadas pelos rios da Bacia do Prata que vinculavam os mercados do interior fluvial com as duas capitais do Prata - Buenos Aires e Montevideu - e dos mercados externos com esse mesmo interior. Paralelamente, destacaremos a origem e formação de um importante bairro de Buenos Aires - La Boca - onde, ainda hoje, permanecem os traços culturais dos imigrantes ligures, que chegaram ao Prata na primeira metade do século XIX e construíram ali um espaço comum fortemente articulado à circulação de mercadorias pelas aquavias platinas.

Pouco se sabe sobre os primeiros italianos que estabeleceram-se no Rio da Prata. Enrique de Gandia (1932)¹ assinala a presença itálica desde os primeiros anos da conquista, quando chegaram alguns italianos como mestres de marinheiros, capitães de navios ou como simples marinheiros. Todavia, tratava-se de casos isolados. Por outro lado, a maioria desses indivíduos não fixava sua residência nestas terras, frequentando-a regularmente, porém, como aventureiros ou mercadores.

Ainda no início do século XIX havia um reduzido número de italianos no Prata. Todavia, se por um lado esse número era quantitativamente pouco expressivo, os sobrenomes italianos já começavam a aparecer entre os membros da reduzida elite portenha que se destacou-se na Revolução de Maio de 1810, tais como Belgrano, Castelli, Alberti, Berutti. Eram na verdade filhos de italianos cujos pais tinham casado com mulheres argentinas de boa posição social². Nessa primeira leva de imigrantes podemos incluir também o napolitano De Angelis que foi o primeiro arquivista do estado, ao arquiteto Fossati, de origem lombarda e responsável pela fachada da catedral de Buenos Aires e do Palácio Arzobispal e o construtor naval Cícero, um dos primeiros ligures a se destacar nesta atividade.

Uma das características desses primeiros momentos da



imigração italiana foi a de estar integrada por indivíduos com alguma formação profissional. Isto explica-se, em parte, porque as convulsões políticas da Europa em 1815 e a restauração da monarquia, posteriormente, expulsaram um importante número de “patriotas” que defendiam os ideais de liberdade. Foi assim que entre 1822 e 1833 entraram muitos italianos na Argentina embuídos desses ideais que formaram uma importante colônia italiana deixando suas marcas na sociedade argentina.

Também, a partir de 1820 e 1821, já podemos falar da existência dos primeiros assentamentos de italianos procedentes da região da Ligúria, especialmente genoveses, reconhecidos geralmente como sardos. Este termo era utilizado para indicar os súditos da casa de Sabóia que naquela época - em 1838 - contava entre seus domínios a Sardenha, o Piemonte, a Ligúria e a Sabóia, formando o Reino da Sardenha e Piemonte, enquanto que a palavra italiano designava tanto aos sardos como a outros indivíduos procedentes das regiões que não se encontravam submetidas ao domínio da casa de Sabóia.

Apesar da relativa importância da comunidade de origem sarda, quer seja de genoveses ou lígures, piemonteses ou saboianos, na sociedade portenha dos primeiros anos do século passado, muitos trabalhos dedicados ao seu estudo ressaltaram aspectos políticos e diplomáticos, sem no entanto destacar sua importância nas atividades econômicas. Além disso, os estudiosos da imigração italiana para a Argentina ocuparam-se com maior interesse pelo período da imigração em massa, deixando pouco espaço para estes primeiros grupos que não por ser numericamente reduzidos, eram menos significativos desde o ponto de vista sócio-económico-cultural como foi o caso dos lígures nas atividades fluviais.

ITÁLIA, ADRIÁTICO E O TIRRENO



Por exemplo, trabalhos como o de Niccolo Cuneo (1940) ou mais recentemente E. Scarzanella (1983) e Mario Nascimbene (1987)³ ocuparam-se de estudar aspectos sociais, políticos e econômicos explorando quase exclusivamente os relatórios dos consules sardos em Buenos Aires. Neste sentido, é importante assinalar que o barão Picolet d'Hermilion, nomeado em 1835 Consul Geral da Sardenha em Buenos Aires teve uma participação importante no restabelecimento das relações diplomáticas com o Reino de Sardenha após o reconhecimento da independência argentina por esse governo. Por isso, seus relatórios consulares sendo uma importante fonte para o estudo desta primeira fase da imigração italiana para a Argentina, foram amplamente aproveitados.

O historiador argentino Tulio Halperin Donghi (1954)⁴, abordou essas relações políticas e diplomáticas com base nas informações do barão Picolet d'Hermilion, que durante os doze anos de permanência em Buenos Aires - período que coincide com o longo governo rosista - deixou uma importante correspondência que manteve com o então ministro das Relações Exteriores do Reino da Sardenha, Conde della Margarita, pleno de referências ao governador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas e aos aspectos políticos e sociais da época.

Mais recentemente, e dentro de outra perspectiva, os estudos realizados por Fernando Devoto (1991)⁵, um importante estudioso da imigração italiana para a Argentina, vem chamando a atenção para a necessidade de focalizar a diversidade e complexidade do fenômeno migratório rioplatense dentro de um marco tão complexo e pluralista como foi, também, a imigração italiana para a América. Dentro deste contexto, em seu estudo sobre Los orígenes de un barrio italiano en Buenos Aires, La Boca, 1830-1870⁶, afirma que o Rio da Prata se converteu desde a terceira década do século XIX num polo de atração para um importante número de italianos procedentes do Reino da Sardenha, norte da Itália - lígures particularmente - que antecipou-se em quase cinquenta anos ao movimento massivo de imigrantes italianos⁷.

A importância que o autor outorga a este grupo é a de ser um dos primeiros a inserir-se na sociedade argentina do início do século XIX com fortes características que o identificam como um grupo social homogêneo. Além disso, o caso dos lígures chama a atenção para outro elemento importante dentro dos estudos migratórios, que é o da necessidade de localizar a origem do movimento italiano dentro das diversidades regionais e espaço-temporais que lhe deram origem⁸.

O autor identificou, também, alguns mecanismos que permitiram a construção de um espaço comum entre os italianos procedentes da Ligúria que chegavam ao Prata e que se articulou a partir do bairro de La Boca e em torno dos eixos fluviais dos rios Parana, Uruguai, Paraguai e Rio da Prata, onde exerciam suas atividades profissionais. Nestes mecanismos foram valorizadas as redes primárias como base de sustentação do movimento migratório lígure e do condicionamento espacial e profissional de seus integrantes. Com efeito, os dados do Censo de Buenos Aires de 1855 utilizados por Devoto permitem observar uma forte articulação familiar e uma identidade sócio-profissional entre os lígures do bairro de La Boca e a região italiana da Ligúria, consolidadas através de estreitas cadeias migratórias que se formaram a partir dos primeiros anos do século XIX e configuraram dentro da capital argentina um espaço urbano - o bairro de La Boca - cuja principal característica é a de uma grande coesão grupal⁹.

Como já fora comentado, o movimento migratório lígure teve uma íntima relação com os acontecimentos políticos ocorridos no Reino da Sardenha da década de 1820 a 1830. Porém, mais tarde, já podemos apontar outros elementos de ordem econômica e social que lhe deram continuidade. Com efeito, entre 1850 e 1870, a Ligúria passou por uma época de transição da navegação a vela à navegação a vapor o que provocou o declínio da pequena indústria naval ligada a construção de navios a vela e teve que acompanhar a estruturação e crescimento da indústria naval moderna que começava a incorporar a utilização do vapor. Numa região onde a maioria das pessoas se dedicavam a estas atividades é fácil imaginar suas consequências. Neste sentido, a década de 1860 a 1870 foi particularmente difícil pelo crescimento da desocupação operária que estava vinculada a esta indústria e pelos problemas sociais que dela decorreram¹⁰.

A imigração foi, portanto, uma saída para muita gente que se ocupava nessas atividades e o Rio da Prata um destino comum para muitos lígures das povoações ribeirinhas. Segundo estatísticas publicadas em 1858 no jornal *La Borsa*, de Gênova, um jornal de cunho liberal e favorável à imigração, havia nesse ano em Buenos Aires e Montevideú uns 80.000 lígures. Em 1874, esse número se elevava para 114.600 indivíduos procedentes da Ligúria. Além disso, e sempre tentando relacionar a vocação dos lígures de La Boca pela navegação, já desde muito tempo atrás a maior parte dos armadores da Ligúria dedicavam-se ao transporte de imigrantes para a América¹¹.

O clássico trabalho de Niccolo Cuneo (1940), historiador italiano que dedicou-se a este tema utilizando documentação consular existente no *Archivio di Stato di Torino* do Reino da Sardenha assinala, também, algumas estimativas sobre a população italiana proveniente daquele Reino para o período que vai de 1830 a 1870. Segundo esses dados, em 1838, havia uns 8.000 sardos residentes no Rio da Prata, sendo que em 1835 e 1836 residiam em Montevideú 2.000 sardos e a população genovesa de Buenos Aires chegava a uns 5.000 indivíduos. Dos 8.000 sardos citados por Niccolo Cúneo, 3.000 ocupavam-se do comércio de cabotagem e possuíam pouco mais de 600 embarcações que navegavam pelos rios platinos protegidas pela bandeira argentina. Como podemos observar, as quantidades apresentadas por Niccolo Cuneo e as publicadas pelo jornal *La Borsa*, não oferecem o mesmo panorama em relação ao número de imigrantes.

A adoção da bandeira argentina pelos sardos teve sua origem nos tempos do longo bloqueio francês ao porto de Buenos Aires (1846/48), que impedia o acesso de navios estrangeiros a esse porto. O governador de Buenos Aires na época, Juan Manuel de Rosas, admitia tácitamente o uso da bandeira argentina nas embarcações dos residentes genoveses e também dava a oportunidade de desertar dos navios sardos que estavam de passagem no porto de Buenos Aires aos marinheiros que tripulavam os navios dessa nacionalidade. A respeito disto Niccolo Cuneo referia que:

“... argentinos em apariencia, pero ligures en realidad, las naves de Génova recorrian sin ser molestadas todas las costas, con hombres indiferentes a aquello que acaecia na vida política interna, sin otra ambición que aquella del lucro, dividido en partes iguales entre los que transportaban las mercaderias (sardos) y aquellos que las traficaban luego (comerciantes locales)”¹².

Com efeito, os lígures, muitos dos quais já tinham experiência nas atividades vinculadas ao mar na região de origem chegavam ao Prata com a intenção de desertar dos navios atraídos pelos altos salários que ganhavam seus “paesanos” nas atividades fluviais em Buenos Aires. Para levar adiante seus planos reuniam-se na ilha Maciel, localizada frente ao bairro de La Boca e uma vez ali dirigiam-se às “pulperias”, locais onde faziam contatos com outros lígures para conseguir trabalho na Argentina. Este processo, além de facilitar a deserção foi criando laços muito estreitos entre os lígures, propiciando os casamentos entre membros da comunidade, possibilitando o uso do mesmo dialeto (genovês), preservando e reproduzindo os valores culturais da região de origem e sobretudo favorecendo a formação de um núcleo importantíssimo de “homens de mar” nos arredores de Buenos Aires, na própria “Boca do Riachuelo”, que por ser um pequeno rio chamou-se Riachuelo.

A importância que ia adquirindo a participação dos lígures no comércio de cabotagem e no de “grande cabotagem” com os países vizinhos, como o Brasil por exemplo, foi observada pelo consul do Reino da Sardenha ao referir-se a existência de uma numerosa comunidade lígure dedicada ao comércio e navegação que operava ativamente no Rio da Prata, no rio Uruguai, no rio Paraná e especialmente no comércio de cabotagem (ao qual se deve acrescentar o comércio com a Europa).

Domingo Faustino Sarmiento, referindo-se aos genoveses comentava: “...navegan las aguas del Plata los genoveses como patrones y tripulantes del cabotage... “sin ellos no existiria el buque que ellos han creado, marinan y cargan...” “...las boticas las tienen los

italianos” y a su vez “... cultivan la tierra bajo el fuego de la baterias ...” .

Ainda em 1870, chamando a atenção sobre os benefícios da imigração espontânea para o país e particularmente em relação aos ligures, Bartolomé Mitre dizia: “... a quién se debe el fomento de nuestra marina de cabotage y la facilidad y baratura de los transportes fluviales? Cuáles son los marineros que tripulan los mil buques que enarbolan en sus mástiles la bandera argentina y hasta los tripulantes de nuestros barcos de guerra? Son los italianos descendientes de los ligures... Gualeguaychú, el Uruguay, Corrientes, el Paraná deben su crecimiento a la inmigración espontánea de la Italia ... Rosario debe también a ellos su riqueza”¹³.

Mitre referia-se ao estrato mais modesto da população de imigrantes em Buenos Aires - integrado por genoveses - que eram a maioria. Uma minoria, entretanto, tinha conseguido forjar alguma fortuna antes de sua chegada ao país e outros após ter trabalhado alguns anos na Argentina. Este grupo estava integrado principalmente por piemonteses e saboianos, pois os genoveses, como vimos, chegavam ao país como marinheiros. Todavia, muitos também prosperaram e em pouco tempo ascenderam socialmente incorporando-se as camadas sociais mais altas.

Efectivamente, segundo C. Kroeber (1967)¹⁴ estes italianos que começavam como pilotos de rio, marinheiros ou proprietários de pequenas embarcações de rio, puderam fazer importantes fortunas e já nos meados do século XIX muitos italianos eram proprietários de terras e gado em Santa Fé, Paraná, Corrientes e na província de Buenos Aires - como Doderó, Giacinto Caprile, F. Delfino, Guastavino, A. Dunoyer, os irmãos Migone e Vincenzo Gianello, entre outros. A estes dados podemos acrescentar outros, pois, segundo o cônsul Carlo Belloc, havia uns 200 a 300 comerciantes, armadores e construtores navais que tinham formado consideráveis fortunas com as atividades navais. Não temos condições, ainda, de identificar se estes armadores e construtores navais já dedicavam-se a essas atividades na região de origem.

amarradas desordenadamente as pequenas e médias embarcações, bem como as velhas carcaças de navios. Esse porto era o refúgio e lugar de carregamento daquela numerosa frota de pequenas embarcações que transportavam desde o litoral fluvial lenha, pedras, madeiras para a construção desde o Paraguai, frutas, grãos e farinha de trigo e levando para o interior os produtos europeus que entravam pelo porto de Buenos Aires.

Como consequência dessas atividades foram surgindo armazéns, hotéis, casas de câmbio, teatros, lojas de comestíveis em geral, depósitos de mercadorias e adegas entre os inúmeros comércios existentes, cujos proprietários eram, em grande parte, genoveses. As atividades relacionadas com a indústria naval foram monopolizadas pelos sardos e ali concentrou-se a maioria destes estabelecimentos dedicados à importante indústria naval.

Embora o censo realizado em 1855 na cidade de Buenos Aires acusava para La Boca uma população estrangeira numerosa, integrada por vascos franceses, espanhóis, suíços além de criollos, os italianos eram maioria chegando a um 42% dos estrangeiros ali estabelecidos¹⁸. Este predomínio da população italiana de origem genovesa deu as características tão peculiares ao bairro, considerado o maior bairro italiano da cidade de Buenos Aires onde o dialeto genovês era o meio de comunicação por excelência entre seus moradores. Isto porque, 94 % dos 652 italianos registrados pelo censo de 1855 eram lígures procedentes da região costeira de Gênova e seu arredores. Efeitivamente, o viajante que chegava às praias argentinas nessa época, se surpreenderia se ouvisse alguma palavra da clássica língua de Cervantes uma vez que em seus ouvidos sómente soaria o duro e enérgico dialeto genovês.

Analisando alguns indicadores sociais no bairro de La Boca de acordo com os dados do Censo Nacional de 1869, estes nos revelam, também, a existência de uma grande concentração de imigrantes de origem ligure entre os estratos mais baixos. Além disso, 75% dos italianos que residiam em La Boca eram analfabetos. Todavia, esses

dados não mostram se esse índice de analfabetismo é referente à língua materna (o genovês) ou ao espanhol que tal vez poucos tiveram oportunidade de aprender.

As atividades profissionais que revela-nos o Censo de 1869, às quais dedicavam-se os lígures, eram as seguintes: marinheiros (era a atividade dominante), calafates, construtor de navios (encontramos um, Bartolomé Solari, 46), capitão de navio (um também, José Pinnasco, 37), aparelhador de navios, proprietário de navios (um, Domingo Costa, 40) e comerciantes (atividades que compartilham com os espanhóis especialmente). O censo acrescenta um dado importante, que 95% desses indivíduos eram casados. Isto revela, ao nosso ver, que La Boca não era apenas um bairro onde exerciam as atividades profissionais e sim, um lugar de residência da família. Relatos da época fazem frequentes referências à participação familiar nas atividades de navegação, quando as mulheres acompanhavam seus maridos nas viagens ou quando as mães encomendavam seus filhos, jovens e adolescentes, aos velhos marinheiros sardos para treiná-los na profissão de marinheiro.

Quanto ao lugar de origem regional dos imigrantes de La Boca registrados no censo são: Barigoli, Gênova, Nervi, Nápoli, Recco, Pelli, Barasso, Savone, Rapallo, Toscana e Bullasco? O Censo de 1895 acrescenta outros dados. La Boca tinha nesse ano, 38.164 habitantes dos quais 54% eram estrangeiros e destes 72 % eram procedentes da Itália. O número de marinheiros italianos ascendia a 1500, atividade que partilhavam com alguns alemães, austriacos, espanhóis, franceses. etc. Outras atividades vinculadas à navegação eram as de estivador, guarda-costa, “botero”, calafate e agente marítimo (em geral exercida por argentinos). Todavia, ainda nessa data, a maioria esmagadora dos italianos era de marinheiros.

Desta maneira La Boca foi se transformando num bairro onde as atividades predominantes estavam relacionadas com a navegação, com a incipiente indústria naval e com o transporte de mercadorias pelos rios para o interior platino, setores onde foi predominante a presença dos lígures. Assim, os genoveses passaram a controlar uma importante

parte do transporte fluvial interno e outra importante parte do comércio internacional vinculando os mercados dos rios da Bacia do Prata com Buenos Aires e Montevidéu. Ainda poderíamos acrescentar que os ligures não se fixaram sómente no bairro de La Boca. Muitas pequenas povoações localizadas ao longo dos rios interiores argentinos - como San Nicolás, Paraná, Goya, Corrientes, Paysandú, etc. - foram a base para a formação de pequena colônias de imigrantes ligures dedicados às atividades artesanais e de comércio fluvial, afirma Devoto.

Embora no bairro de La Boca estabeleceram-se muitos imigrantes de diversos países da Europa, a maioria de sua população está constituída por italianos e seus descendentes. Hoje, a este mosaico cultural acrescentam-se muitos imigrantes provenientes dos países vizinhos - Uruguai, Paraguai e Brasil.

REFERÊNCIAS

- (1) GANDIA, Enrique de . Los primeros italianos en el Rio de la Plata y otros estudios historicos, Buenos Aires, Libreria de Garcia Santos, 1932, pp. 7-16.
- (2) NASCIBENE, Mario C. Historia de los italianos en la Argentina, 1835-1920, Buenos Aires, CEMLA, 1987, p. 29.
- (3) CÚNEO, Niccolo. Storia dell' emigrazione italiana in Argentina, 1810-1870, Milano, Garzanti Editore, 1940; SCARZANELLA, E. Italiani d'Argentina, Venice, Marsilio, 1983.
- (4) HALPERIN DONGHI, Tulio. "Rosismo y Restauración Europea en los Informes del Consul Sardo en Buenos Aires, Baron Henri Picolet D'Hermilion (1835-1848)", Revista de Historia de América, número 37-38, México, jan. - dez, 1954, pp. 205-253.
- (5) DEVOTO, Fernando. "The Origins of an Italian Neiborurhood in Buenos Aires in the Mid XIX Century", The Journal o European Economic History, (18), 1, 1989, pp. 37-64.
- (6) Ibid, pp. 39.
- (7) SILBERSTEIN, Carina Frid. "L'Imigrazione italiana in Argentina in una raccolta di Fernando Devoto", Studi Emigrazione/Etudes Migrations", XXX, N. 109, 1993, pp. 147-153.
- (8) Ibid. p. 152.
- (9) ibid., p. 149.
- (10) FERRARI, Enrico Mario. "La Borza" di Genova e le origini del dibattito sull' emigrazione e le colonie. Un Altro Veneto, Saggi e Studi di Storia dell'emigrazione nei secoli XIX e XX, Emilio Franzina (org), Padova, Francisci Editore, 1983, p.229.
- (11) Ibid. p. 230.
- (12) NASCIBENE, Mario. op. cit., p. 31.
- (13) ibid. p. 30.

- (14) KROEBER, Clifton. *La Navegación de los Rios en la Historia Argentina*, Buenos Aires, Paidós, 1967, p. 115.
- (15) CHIARAMONTE, José Carlos. *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991, p. 91.
- (16) *Ibid.*, p. 93.
- (17) BUCICH, Antonio. *Los Viajeros Descubren la Boca del Riachuelo*, Buenos Aires, 1963, p. 23.
- (18) HALPERIN DONGHI, Tulio, *The Origins of ...*, op. cit, p. 47.
- (19) CENSOS Nacionales da República Argentina, 1869 e 1895, Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina.

BIBLIOGRAFIA

- BUCICH, Antonio. **Los viajeros descubren La Boca del Riachuelo**, Buenos Aires, 1963.
- CHIARAMONTE, José Carlos. **Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX**, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991.
- DEVOTO, Fernando. "The Origins of an Italian Neighbourhood in Buenos Aires in the Mid XIX Century", **The Journal of European Economy History**, (18), 1, 1989, pp. 37-64.
- DONGHI, Tulio Halperin. "Rosismo y Restauración Europea en los Informes del Cónsul Sardo en Buenos Aires, Baron Henri Picolet D'Hermilion (1835-1848)", **Revista de Historia de América**, N° 37-38, México, jan.-dez, 1954, pp. 205-253.
- FERRARI, Enrico Mario. "La Borza" di Genova e le origine del dibattito sull' emigrazione e le colonie. **Un Altro Veneto, Saggi e Studi di Storia dell'emigrazione nei secoli XIX e XX**, Emilio Franzina (org), Padova, Francisci Editore, 1983.
- KROEBER, Clifton. **La Navegación de los Rios en la Historia Argentina**, Buenos Aires, Paidós, 1967.

MEDRANO, Lilia Inés Zanotti de. "Un Ciclo Comercial en la Cuenca del Plata (1852-1920)", **Revista Complutense de Historia de América**, N° 18, Editorial Complutense, 1992, pp. 219-239.

NASCIMBENE, Mario C. **Historia de los italianos en la Argentina**, 1835-1920, Buenos Aires, CEMLA, 1987.

ORTIZ, Ricardo M. **Valor Económico de los Puertos Argentinos**, Buenos aires, Editorial Lozada, 1974.