

THOMAS THOMAS Y SU ROL EN GRANEROS Y MUELLES DEL ROSARIO. CONSOLIDACIÓN DE UNA RED SOCIAL EN UN CONTEXTO DE CAPITALISMO PERIFÉRICO (ROSARIO, SANTA FE, 1879-1892)

THOMAS THOMAS AND HIS ROLE IN GRANEROS Y MUELLES DEL ROSARIO. CONSOLIDATION OF A SOCIAL NETWORK IN A CONTEXT OF PERIPHERAL CAPITALISM (ROSARIO, SANTA FE, 1879-1892)

Irene Dosztal¹ y Mónica Valentini²

En memoria de Marta Bonaudo

Recibido 1 de julio 2021. Aceptado 21 de septiembre 2021

Resumen: Este artículo es el punto de partida de una investigación que tiene como objetivo el estudio del proyecto agroindustrial llevado adelante por Thomas Thomas en la región pampeana a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. En este trabajo se estudia en perspectiva local la red social que propició la construcción de Graneros y Muelles del Rosario priorizando el rol ocupado por el empresario en el devenir de la empresa.

En clave relacional abordamos por primera vez una de las empresas en que Thomas figura como socio fundador para así sentar las bases e ir estudiando sus otros emprendimientos lo que nos permitirá definir su perfil como empresario multi-implantado. La decisión de establecer este tipo de industria no fue fortuita sino que coincidió en el tiempo con el control comercial a nivel regional ejercido por los principales empresarios rosarinos integrando así el espacio local a los circuitos mercantiles internacionales mediante la implementación de obras de infraestructura que comunicaron la ciudad con la pampa cerealera. La red de sociabilidad que hizo posible aquella empresa constituyó una poderosa trama alrededor del empresario para dar consistencia jurídica, técnica, administrativa, política y social a éste y a sus otros proyectos.

Palabras clave: Thomas Thomas, estudio de redes, agroexportador, Siglo XIX

Abstract: This article is the starting point of an investigation that aims to study the agro-industrial project carried out by Thomas Thomas in the Pampean region throughout the second half of the 19th century. In this work, the social network that led to the construction of *Graneros y Muelles del Rosario* is studied from a local perspective, prioritizing the role occupied by the businessman in the future of the company. From a relational point of view, we approached for the first time one of the companies in which Thomas appears as a founding partner in order to lay the foundations and study his other ventures, which will allow us to define his profile as a multi-implanted entrepreneur. The decision to establish this type of industry was not fortuitous but rather coincided in time with the commercial control at the regional level exercised by the main Rosario businessmen, thus integrating the local space into the international commercial circuits through the implementation of infrastructure works that communicated the city with the cereal pampas. The network of sociability that made that company possible constituted a powerful plot around the entrepreneur to give legal, technical, administrative, political and social consistency to this and to his other projects.

Keywords: Thomas Thomas, network study, agro-exporter, 19th century

Introducción

Thomas Thomas fue un exponente del empresariado multi-implantado (Sábato, 1988) de la segunda mitad del siglo XIX de la ciudad de Rosario y su región que hasta la fecha se ha mantenido a la sombra de los estudios historiográficos empresariales. Sus inversiones tanto en la ciudad como en Colonia Carcarañá acompañan el proceso de modernización e industrialización que se estaba produciendo producto del posicionamiento de Rosario en el mercado agroexportador.

Ingeniero originario de Gales (Reino Unido) llega a Rosario en 1863 junto a Williams Wheelwright (Peyret, 1889) desde Estados Unidos, donde residía, tras casarse en 1861 con Celestia Hall, hermana de quién se transformaría en socio comercial en gran parte de los negocios emprendidos. Thomas fue el responsable de la colocación los primeros rieles del ferrocarril Central Argentino en Rosario comenzando los trabajos casi sin instrumentos (Peyret, 1889).

Los testimonios escritos sobre las obras de construcción no son abundantes. Sin embargo, en un artículo periodístico publicado 1866 fue posible ubicar a Thomas entre el personal que acompañaba al ingeniero Harry Woods en el relevamiento de los terrenos (El Nacional, 30/06/1866). Este antecedente nos permite aseverar que Thomas a lo largo del proceso de

¹ Unidad de Investigación en Historia Regional (ISHIR), Universidad Nacional de Rosario (UNR), Bv. 27 de Febrero 210, Rosario, Provincia de Santa Fe, Argentina. Email: dosztal@ishir-conicet.gov.ar ORCID Id: 0000-0002-9086-259X

² Escuela de Antropología, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario (UNR), Entre Ríos 758, Rosario, Provincia de Santa Fe, Argentina. Email: mopavalentini@gmail.com ORCID Id: 0000-0002-9694-3059 <https://orcid.org/0000-0002-0909-7254>

construcción del tendido ferroviario fue reconociendo la calidad de las tierras colindantes lo que lo llevó a comprar, entre 1866 y 1869, 27.972 hectáreas de tierras fiscales al Gobierno de Córdoba ubicadas en el departamento Unión, Provincia de Córdoba (Rojas de Villafañe, 1976).

Una vez concluidas las obras, Thomas se asienta en la ciudad de Rosario devenido en terrateniente, ya que contaba a seis años de su arribo, con 58.763 hectáreas. En la provincia de Córdoba poseía 39.555 hectáreas (6.885 en sociedad con James Lloyd¹) y 19.208 hectáreas en la provincia de Santa Fe en el actual San Martín. Estas últimas fracciones formaban parte del área de tierras fiscales puestas a la venta por el gobierno santafesino para cubrir los gastos de expropiación de los campos que el ferrocarril atravesaría (Ministerio de Gobierno, Tomo 29 Expediente 016, 1866, p. 414). Thomas contaba, al momento de su muerte en octubre de 1892, con aproximadamente 90.000 hectáreas distribuidas por ambas provincias; el detalle de cada una de los campos exceden los objetivos de este artículo (Doształ, 2018).

El reparto de las tierras muestra el comportamiento de inversión de los productores agrícolas de la época; es decir, poseer una serie de campos de tamaño variable distribuidos en diferentes lugares (Sábato, 1988), con la intención especulativa de obtener ganancias del cambio valorativo de las mismas por la mera sospecha de su posible construcción de una vía férrea o su real incorporación a la red ferroviarias. Así como también para evitar pérdidas por malas cosechas que podrían sucederse en ciertas zonas geográficas pero en otras no. Como parte de una burguesía que se especializó en la actividad rural, Thomas, trabajó en sociedad para mejorar y concentrar sus inversiones en toda la cadena de producción típica de la segunda mitad del siglo XIX en el país (tierras, ferrocarriles, industrias, sociedades anónimas, acciones, colonización) (Doształ, 2018).

En esta oportunidad nos adentraremos en su desempeño dentro de la “Compañía Anónima Graneros y Muelles del Rosario”. Para ello estudiaremos desde una perspectiva histórica de redes las estrategias empleadas que lo llevan a convertirse, en un par de años, de socio fundador a único propietario. Se analizarán los estatutos de fundación de la compañía así como las sucesivas escrituras que dan cuenta de dicho devenir, al grupo societario y se establecerá la red de relaciones que le permitió con algunos de ellos establecer otros negocios. Para ello utilizaremos las herramientas metodológicas que nos brindan los estudios de redes de sociabilidad, los cuales nos permitieron corroborar que Thomas se encontraba inserto en una red de clase, procedencia, parental y de amistad, ya que entre los integrantes se encontraban otros hombres de negocios, su cuñado, amigos y otros inmigrantes británicos.

La obra de Jorge F. Sábato “*Notas sobre la formación de la clase dominante en la Argentina moderna (1880-1914)*”, publicada en 1988, es la que marca un hito en los estudios sobre las características del empresariado argentino entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX y da el puntapié inicial para la producción de sucesivas investigaciones que adhieren o discordaban con la hipótesis del autor (Barbero, 2006). Se llevaron adelante discusiones sobre la relación que se establecía entre ganadería y agricultura, sobre el perfil de esos empresarios (¿exclusivamente terratenientes o con claras perspectivas de multi-implantación sectorial?), sobre el origen del proceso de acumulación en que se vieron implicados, sobre las nuevas relaciones entre el Estado y el mercado y, por sobre todo, el interés era poner en diálogo las tramas estructurales con los

actores y sus contextos (Bonaudo, 2006; Palacio, 1996; Rocchi, 1996). En los últimos años se han llevado adelante numerosas investigaciones que han amplificado la producción historiográfica interesada en estudiar la trayectoria del sector empresarial en el ámbito latinoamericano y nacional durante la segunda mitad del siglo XIX.

Este artículo se asocia al conjunto de investigadores que sostienen la hipótesis que los grupos burgueses apostaron a la diversificación de sus actividades económicas, permitiéndole generar mecanismos destinados tanto a aprovechar oportunidades como amortiguar perjuicios. Es decir, Thomas se ajusta al modelo de empresario que durante las últimas décadas del siglo XIX diversificaron sus actividades económicas, invirtiendo no sólo en su lugar de residencia sino en un espacio regional más amplio, conformado por las tramas de inversión construidas (Bandieri, 1995; Bonaudo & Sonzogni, 1990; Cerutti & Vellinga, 1989; Fernández, 2007; Simonassi, 2012; Simonassi & Badaloni, 2013; Videla, 2015).

En función del objetivo y marco teórico planteados, el artículo se estructura en cuatro partes. Una primera en donde se analizan algunas de las características económicas que poseía la ciudad de Rosario hacia fines del siglo XIX y el rol de privilegio que cumplió el puerto y los sucesivos proyectos para su modernización. Luego nos adentraremos a las características y evolución histórica del desempeño de Thomas en la Compañía Graneros y Muelles del Rosario. En el tercer apartado introduciremos el perfil de los socios y presentaremos que otras sociedades estableció con ellos. Por último, expondremos algunas de las conclusiones que se desprenden del presente trabajo.

Rosario la ciudad puerto, el entorno de la red

La transformación económica de la ciudad de Rosario en la segunda mitad del siglo XIX estuvo ligada al papel, como motor de cambio, de la actividad agroexportadora. El factor puerto, en este caso, fue de vital importancia para ese desarrollo que conjuntamente con la expansión del tendido ferroviario, consolidaron el futuro de la ciudad (Galimberti, 2015).

La villa formada en torno a la Capilla del Rosario se vio particularmente favorecida por su ubicación geográfica a la vera del caudaloso río Paraná. El Pago de los Arroyos es un punto coyuntural favorable. Entre los arroyos Salinas (hoy Ludueña) y el Saladillo, extremos Norte y Sur respectivamente, es un sector del Paraná con una curva pronunciada, bordeada de escarpadas barrancas; la villa se ubica en el epicentro más saliente de la curva y frente a una extensa playa natural, hoy la Bajada Sargento Cabral (Figura 1).

Si bien su ubicación privilegiada no la favoreció inicialmente, el puerto fue en la ciudad de Rosario, el desencadenante de un vertiginoso crecimiento urbano y económico (Álvarez, 1998; De Marco, 2013; Fernández & López, 2003). Puerto natural de todo el interior, como lo describiera el viajero inglés MacCann en 1847, pero con instalaciones precarias para esa época, la futura ciudad no estaba aún preparada para las crecientes exigencias en el sistema de navegación y la expansión de la actividad comercial portuaria. Descripto por Carrasco como “puerto obligado de tránsito de diez provincias del interior” durante el enfrentamiento entre la Confederación y Buenos Aires (Carrasco, 1888, p. 475), la ciudad emprende desde 1852 un camino de modernización (Figura 2).

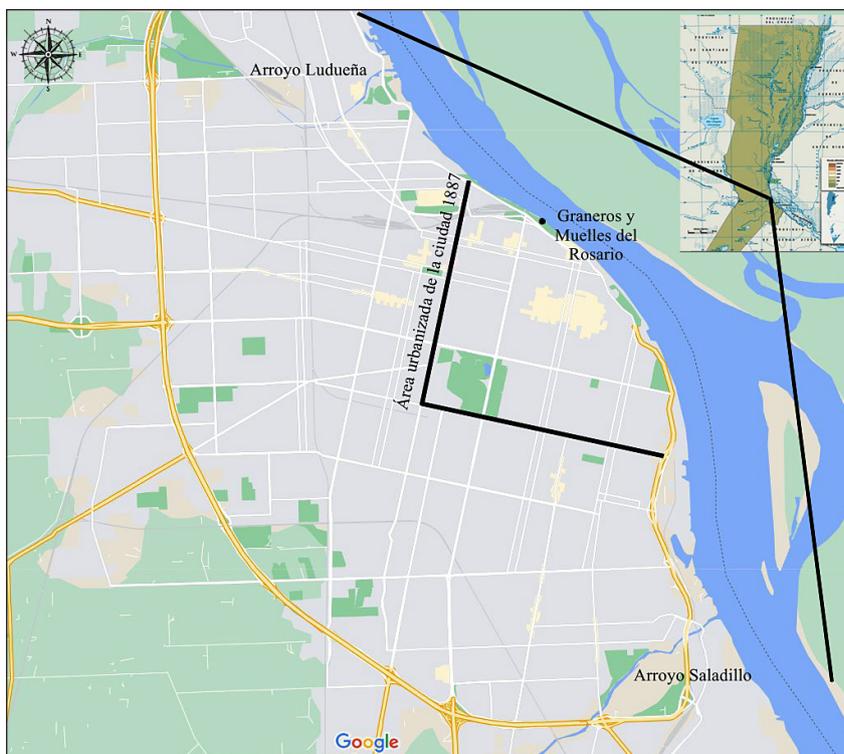
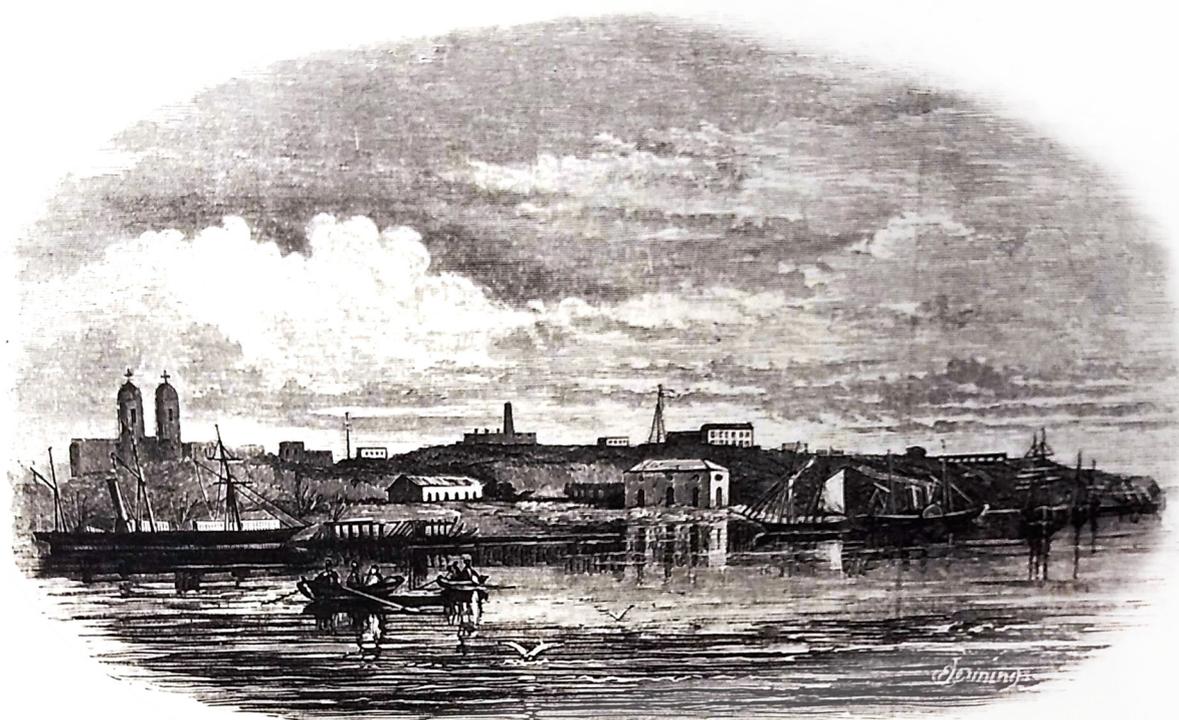


Figura1. Georreferencia de la ubicación de la compañía Graneros y Muelles del Rosario en relación al área urbanizada hacia la década de 1880 y a los extremos Norte y Sur de la ciudad



RIVERSIDE VIEW OF ROSARIO CITY.

Figura 2. Vista de la costa de la ciudad en el año 1862 en la que se observa el escaso desarrollo de las instalaciones portuarias de la ciudad (Hutchinson, 1865).

Muchos son los autores que han trabajado y analizado la transformación y reconversión de la línea costera rosarina, producto de las instalaciones portuarias y del ferrocarril (Cicutti & Ponzini, 2016; De Marco, 2013, 2016, 2019; Fernández & López, 2003; Galimberti, 2015, 2017, 2019; Rainero, 2012; entre otros). Lo que nos interesa aquí es poner en contexto el desarrollo de los emprendimientos de Thomas en una ciudad con las características del crecimiento que obtiene Rosario a fines del siglo XIX y principios del XX.

El decreto de Libre Navegación firmado por Urquiza convierte a la ciudad y su puerto, en el camino obligado para extraer los productos del interior del país. Si bien no existía una infraestructura portuaria la construcción de muelles para perfeccionar las operaciones se hizo imprescindible y a partir de 1857, con el muelle de Hopkins se construyen en el transcurso de los años 6 muelles más, que, si bien son precarios, son aportados por los privados interesados en las exportaciones e importaciones. Esto último fue muy importante ya que a partir de la ley de Derechos Diferenciales se le otorgó a la ciudad la posibilidad de comerciar directamente con los países europeos. El desarrollo de las exportaciones crecientes necesitaba de un buen transporte interno que conectara con el puerto de embarque: Rosario.

Entre 1862 y 1870 se construye el ramal Rosario – Córdoba del Central Argentino. En 1876 se inaugura hasta Tucumán. En el transcurso de los años el ramal ferroviario de la provincia de Santa Fe se acrecentaría. La importancia de este enclave portuario y ferroviario multiplicó por diez las exportaciones entre 1879 y 1899 (Hersent, 1904, p.14). Este crecimiento estuvo en las manos de los empresarios que, instalados en la ciudad y la zona aledaña, entendieron que el desarrollo de las comunicaciones era esencial para desarrollar la dinámica de esta economía agroexportadora. Como remarca De Marco, “la ciudad puerto de Rosario organizó su territorio en función de administración privada de los emprendimientos regionales” (De Marco, 2013, p. 46).

En 1902 comenzaron las obras del nuevo puerto de Rosario. Las mismas estuvieron a cargo de Hersent et Fils y Schneider y Cia. Ahora la ciudad contaría con la infraestructura portuaria necesaria y no solo con precarios muelles y canaletas de carga. El mismo año de su inauguración el tráfico alcanzó 2,5 millones de toneladas y en 1910 salían por el Puerto de Rosario el 25,2% del trigo que se exportaba, el 27,9% del lino y el 46,5% del maíz (Alemany Llovera, 1995, p. 25).

El crecimiento de las exportaciones de cereal aumentó vertiginosamente entre 1895 y 1905, convirtiendo al puerto de Rosario en un lugar predominante en la región (Fernández & López, 2003:19) y a la ciudad fue en el eje articulador del sistema de comunicaciones y transportes (De Marco, 2013). La región se consolida en el mercado internacional.

El desarrollo vertiginoso de Rosario en estas últimas décadas, es la consecuencia de una concentración de actividades encauzadas por sus importantes vías de tráfico. Su puerto, de función marítima y fluvial, figura a la cabeza de los lugares de embarque de cereales del país. La nutrida red ferroviaria que concurre a la ciudad da una idea de su actividad regional y de sus relaciones de intercambio con una extensa zona de la república (Della Paolera *et al.*, 1935, p. 11).

Muchas estructuras ferro-portuarias tuvieron que ser modificadas o reemplazadas a fin de ser más competitivas. Otras, teniendo en cuenta el significado de la revalorización patrimonial de la línea costera metropolitana, fueron reacondicionadas y reutilizadas con diferentes fines. Al día de hoy puede rastrearse

en el paisaje urbano de la costa, esa historia del puerto y del ferrocarril que los empresarios de mediados del siglo XIX y principios del siglo XX ayudaron a construir, y que le dieron la impronta identitaria a esta ciudad. En el caso de los restos materiales, y en específico respecto del área de los “Graneros” cuya última denominación fue Unidad IV, de la que hablaremos a continuación, es posible plantear para una siguiente etapa de investigación, una potencial metodología arqueológica a través de técnicas no intrusivas, que puede colaborar en la detección y análisis de los cimientos y de este modo otorgarle materialidad a ese entorno agroexportador.

Thomas Thomas, su desempeño en la Compañía Graneros y Muelles del Rosario

La Compañía Anónima Graneros y muelles del Rosario (Registro Público de Comercio, 1879a)² se establece oficialmente el 12 de agosto de 1879 con los objetivos de: recibir trigos y otros granos o cereales a depósito conservándolos por cuenta de quien legalmente los representa para limpiar, calificar, vender, embarcar o despachar los cereales o frutos del país según ordenen los interesados conforme a las tarifas y reglamento de la sociedad; y para edificar y construir graneros elevadores y muelles según los sistemas más usados en Norte América en terreno a elegirse en la ciudad o sus cercanías con frente al río Paraná.

El domicilio legal será la ciudad del Rosario de Santa Fe y se estipula un periodo de funcionamiento de 25 años. El capital nominal 125 mil pesos fuertes oro (\$F) dividido en 500 acciones de \$F250 cada una, pudiendo, sin embargo, ser aumentado o modificado dicho capital a solicitud del Director en junta general, convocada especialmente a ese objeto. Las acciones que se emitan serán pagadas por los accionistas en la forma siguiente: el 25% de su valor nominal en el acto de suscribirse y el resto hasta su valor total en cuotas que fijará el Directorio conforme las necesidades. Los socios fundadores con 20 acciones cada uno fueron: Carlos Casado, Henry B. Coffin, Julio Heimendahl, Joel S. C. Rogers, Carlos Treacher, Roberto y Guillermo Hope. Salvo Rogers domiciliado en Buenos Aires, el resto residían en la ciudad de Rosario y con 40 acciones Thomas Thomas (domicilio en Carcarañá)³ y Alanson Hall de Rosario.

Se estipuló que la sociedad fuera dirigida por un Directorio compuesta por cinco accionistas preferentemente domiciliados en Rosario, con un mandato de tres años. Este directorio tenía como obligación adquirir el terreno y construir el edificio correspondiente, reglamentar el servicio y fijar sus tarifas, nombrar un Gerente Social y controlar los libros de balances y cuentas mensualmente. La totalidad de los accionistas forman parte de una Junta General que se reunía una vez al año y sus atribuciones eran: nombrar al Directorio, aprobar u observar las cuentas, los balances presentados por el Gerente con dictamen del Directorio.

Dos años después se lleva adelante su inauguración sobre la barranca ribereña junto al extremo Oeste del terreno ocupado por el Central Argentino. Este evento implicó una gran celebración con la presencia del gobernador Simón de Iriondo y unos 400 invitados; acompañados por dos bandas de música recorrieron las instalaciones que estaban adornadas con banderas de diversas nacionalidades, destacándose la argentina y la británica (Figura 3).

A meses de estar en funcionamiento la magnificencia de

los Graneros del Rosario⁴ es rescatada en una nota periodística publicada en El Diario de Buenos Aires el 22 de diciembre de 1881. En ella se pone en relevancia que la ejecución de esta obra venía a llenar una carencia que sufría Rosario y su *hinterland*, ya que en sus instalaciones se procesan para su exportación los granos de las cosechas de las colonias de la Provincia de Santa Fe así como de las provincias del interior del país. El artículo periodístico desarrolla una extensiva descripción del edificio destacando su modernidad; de modo sintético podemos detallar como un edificio de ocho pisos de 18 m de alto donde se realizan por medio mecánico las operaciones de pesaje, limpieza y embolsado. En cada uno de los pisos se llevaba adelante un procedimiento que completa un circuito automático que concluye con el depósito de los granos listos para ser embolsados

y despachados.

Por su parte Gabriel Carrasco, con un énfasis grandilocuente, dice:

"Este edificio que es una gloria industrial de la Provincia de Santa-Fé [sic], cuyas riquezas agrícolas revela, se hace aun más importante si se reflexiona que es el único de su género que existe en la América del Sud, y que naciones tan poderosas y ricas como Italia, España, Holanda y Alemania, no los tienen aún" (Carrasco, 1886, p. 507).

Su importancia en el desarrollo del modelo agroexportador de la época se acentúa con la inauguración del Ferrocarril Oeste Santafesino, compañía con la que compartía muchos de sus socios. La ruta ferroviaria Colonia Candelaria-Rosario directa a los Graneros conducía sin escala el trigo y los cereales de todas

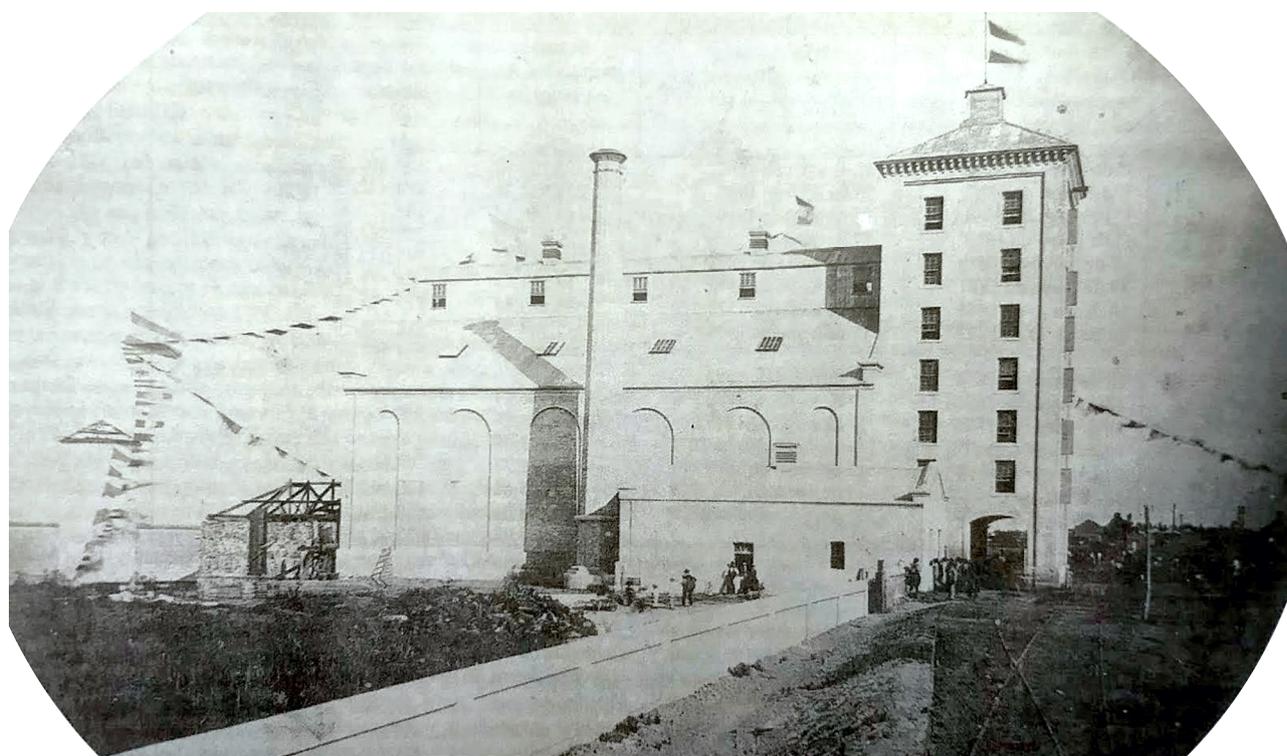


Figura 3. Graneros y Muelles del Rosario el día de su inauguración. Colección Museo Histórico Julio Marc.

las colonias de la región. Cinco años después de su inauguración, a través de tres líneas ferroviarias que llegaban directamente a su edificio los graneros recibían la producción agrícola de las colonias del sur, centro y norte de la provincia. El ramal primario del Central Argentino transportaba las cosechas de sus propias colonias y los alrededores; por su parte el Oeste Santafesino acercaba los granos del sur provincial y del área limítrofe con Córdoba (siendo sus nodos Villa Casilda-actual Casilda-, Melincué y Juárez Celman – actual Cruz Alta-) y el ramal Ferrocarril Buenos Aires y Rosario a Sunchales acarrea la materia prima producida en las colonias del noroeste provincial.

En este contexto de auge agroexportador, el directorio compuesto por Carlos Casado, Juan Eguigton [sic]⁵ y Henry Coffin, recibe una propuesta de compra del establecimiento por parte de uno de los accionistas fundadores: el Sr. Thomas

Thomas. Por tal razón, el 26 de octubre de 1886 se convoca a los Señores accionistas a una asamblea general extraordinaria en el escritorio de los Sres. Escayola, Canals y Cia. para someter en consideración dicha propuesta. A partir de la aprobación de la propuesta de compra el 4 de octubre de 1886, Thomas se convierte en el único dueño del activo y pasivo de la compañía; dentro de éste último se encontraba un crédito otorgado por el Banco Provincial de Santa Fe del cual Casado era Director General. Thomas debía pagar el 50% de las 500 acciones al contado, el 25% en tres meses y el saldo a los seis meses. En total la suma alcanzada fue de \$o/s 72.500⁶. Tras la firma de la escritura le fueron transferidos las acciones y derechos que le correspondan respecto a los terrenos, edificios, maquinarias, útiles y todos los privilegios adquiridos por ella (Escritura Javier Munuce, 7 de enero de 1887). Resulta relevante el punto cinco

de dicho documento donde se le reconoce a Thomas una suma de dinero que cubre su rol como constructor del edificio de la compañía así como la identificación de terrenos que la misma contaba en la ciudad. Uno a la vera del Arroyo Ludueña y diez fracciones de terrenos ubicadas al Oeste de la Estación principal del Ferrocarril Central Argentino.

Entonces, a partir del 7 de enero de 1887 Thomas Thomas se convierte en el único dueño de la compañía, pero esta situación solo se mantendrá por unos pocos meses. Es decir, a cinco meses de realizada la transferencia Thomas establece una nueva sociedad que será la encargada de administrar los graneros. En esta oportunidad junto a su primer cuñado Alanson S. Hall y el empresario Alejandro Maderna firman un contrato privado el 14 de junio de 1887 (Escritura N°37, Escribano Luis P. Suarez, 12 de abril de 1888).

Esta nueva sociedad se iniciaba con un capital primitivo fijado en 120 acciones representadas por 40 cada uno de los socios con un valor nominal de \$o250. Las propiedades, terrenos, máquinas y todos los enseres pertenecientes a la compañía quedaron a nombre de Thomas en forma de garantía de los \$o/s76.766,76 que por mitad le adeudaban los nuevos socios. Los mismos contaron con cuatro años para saldar la deuda con un interés del 9% anual; al finalizar este lapso de tiempo y saldada la deuda Thomas se comprometía a escriturar la tercera parte que corresponde de la propiedad a nombre de Hall y Maderna. A su vez, las ganancias y pérdidas producto de la explotación de los Graneros serían repartidas por terceras partes entre los tres socios, las decisiones serían tomadas por mayoría de votos y ninguno de ellos podría enajenar sus partes antes de los cuatro años de la fecha de la firma del contrato.

Para su administración Thomas nombra como apoderado a Don Manuel López Zamora⁷; el mismo estaba habilitado para decidir sobre los asuntos relacionados solo a esta compañía en el ámbito judicial y de negocios. Esta fue una práctica habitual entre los empresarios del período ya que le posibilitaba legalmente que terceros actúen en su nombre permitiéndolo extender sus negocios y diversificar sus actividades a nivel regional.

Durante el período iniciado con la formación de esta nueva sociedad y 1892 momento en que Thomas se desliga de la misma, la compañía funcionó exitosamente. Según lo relevado por Gabriel Carrasco, en junio de 1887 para el primer censo provincial los Graneros contaban con un capital de \$m/n 230.000, empleaban a 24 personas (12 argentinos y 12 extranjeros), exceptuado de pago de impuestos provinciales pero a nivel nacional pagaban una contribución de \$m/n 380 anuales.

Alejo Peyret en su visita a la ciudad realizada en 1889 realza el rol que ocupaba la compañía en la consolidación de la ciudad de Rosario como exportador de materia prima, destacando que es el único de su clase en Sudamérica y que fue construido al estilo norteamericano. Al igual que Carrasco, destaca el mecanismo de los elevadores que permitía operar diez veces más rápido que si se realizara a tracción a sangre.

Thomas vende su parte a uno de los socios y hermano político Alanson Hall (Escritura Jacinto Correa, 18 de agosto de 1892). La escrituración de la carta de pago con fecha 18 de agosto de 1892 coincide con la de la protocolización de su testamento (Escritura N°150, Escribano Jacinto Correa, 18 de agosto de 1892). Thomas recibe del Sr. Hall la suma de \$o/s 13.474,96 y \$m/n 33.333,33 y con este pago se le es transferido en pleno dominio, propiedad y posesión la tercera parte del Establecimiento Graneros y Muelles del Rosario con sus útiles, existencias y terrenos. Una posible

causa que explique la razón de la venta de su parte de esta próspera compañía es de índole personal. La misma se realiza en agosto de 1892 y Thomas fallece en octubre de ese mismo año; la tradición oral sostiene que su muerte no fue natural sino que comete suicidio por estar atravesando un período de depresión producto de la muerte trágica del segundo de sus tres hijos.

La instalación de este centro de acopio ubicó no solo a sus socios sino a Rosario y la cuenca cerealera de la provincia en una posición acorde a las exigencias del mercado mundial. Esta empresa si bien se aleja de la estructura tradicional familiar y se inserta en la trama institucional de las sociedades anónimas en la que, como vimos y desarrollaremos a continuación en profundidad, los vínculos se amplían para asegurar beneficios crecientes. Conserva mecanismos asociativos clásicos (red parental) ya que su cuñado y hermano político se vuelve el pilar de apoyo en momentos claves del desarrollo de la compañía.

La red social de Thomas

Una red remite en primer lugar a una estructura construida por la existencia de lazos entre diversos individuos y da cuenta de la intensidad de la relación, la posición de los actores así como la accesibilidad de uno de ellos respecto al resto (Mena & Vega, 2011). En una red sus integrantes reconocen tener una serie de obligaciones e intercambios entre sí que se caracterizan como un conjunto de vínculos (Ruiz, 1995).

En la esfera comercial los lazos que se establecen son evidentes en las escrituras y en los contratos sociales. A partir de ellos podemos identificar, como vimos en el apartado anterior, a los socios, sus roles, el capital invertido, y además, permite conocer el ámbito de las interacciones entre iguales, es decir, la esfera de los que comparten intereses y actividades (Serna & Pons, 1998).

En este caso, se trata de una red constituida exclusivamente para explotar una empresa comercial, es decir, un grupo de individuos asociados para iniciar un negocio orientado al beneficio productivo. A continuación presentamos sintéticamente a cada uno de los socios fundadores para luego analizar los intercambios que circularon en el interior de esta red:

- Carlos Casado del Alisal conocido empresario español que desde su llegada a Rosario en 1856 lleva adelante múltiples emprendimientos financieros, comerciales y productivos (Bonaudo & Sonzogni, 1998a; Dalla Corte, 2009). Se asocia con Thomas en dos empresas, una es Graneros y la otra el Ferrocarril Oeste Santafesino; además compartieron como apoderado al tasador y procurador López Zamora.
- Henry B. Coffin inmigrante inglés, radicado primeramente en la ciudad de Buenos Aires trabajó en una casa de importaciones donde llegó a ascender lo que le permitió invertir en tres trilladoras para cosechar chacras en San Pedro. Involucrado en la producción agropecuaria se asocia a Thomas en el proyecto Graneros y en la misma época estableció un molino harinero a orillas del Saladillo. En 1885 compra una estancia denominada Victoria en Carcarañá. En ella estableció una cabaña especializada en caballos de raza y además, se dedicó al mejoramiento de semillas. Tres años después fundó la Sociedad Anónima Hipódromo de Rosario y en 1895 participa en la definitiva creación de la Sociedad Rural Santafesina, siendo Coffin su primer presidente.

- Julio Heimendahl inmigrante alemán radicado en Rosario dedicado al comercio. Cofundador de los Graneros, fallece en 1887 a los 48 de una pulmonía (Registro de Sepelio, 1887-1889).
- Joel S. C. Rogers, el primer antecedente que fue posible rastrear fue la sociedad junto a Thomas para ejecutar en 1873 el ramal Río Cuarto-Villa María del Ferrocarril Andino (Vera de Flachs, 1982). En 1876 le compra a la Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino la estancia Victoria que posteriormente vende a Henry Coffin. Se asocia a Thomas y Casado en ambos proyectos los Graneros y el Oeste Santafesino.
- Carlos Treacher, inmigrante inglés, que según los registros censales se radica originariamente en Buenos Aires donde se desempeñaba como dependiente (Argentina, 1872). En el relevamiento censal de 1895 (Argentina, 1898) se encontraba en Rosario indicando como profesión comerciante (Censo Nacional, 1895). Además de ser cofundador de Graneros, en Rosario ejerció como tasador y realizó operaciones comerciales junto a Juan Canals (Garcilazo, 2009).
- Los hermanos Roberto y Guillermo Hope, inmigrantes ingleses miembros activos de la Iglesia Anglicana tuvieron una nutrida relación comercial junto a Carlos Casado. La empresa Hope Hermanos poseían tierras en el Chaco Paraguayo y diversos galpones en la localidad de Pérez, una de las estaciones del trayecto del Ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS) del que Casado era concesionario (Dalla Corte, 2009).
- Alanson S. Hall, hermano de la primera esposa de Thomas (Registro de Sepelios, 1860-1880). Participó en la guerra civil norteamericana. Llegó a Rosario junto a Thomas y llevaron adelante diferentes emprendimientos comerciales (Dosztal, 2018). Además, se dedicó a la compraventa y remate de propiedades, comisiones y consignaciones en general (Lanciotti, 2002).

Si volvemos a la idea anterior de que es una red constituida para llevar adelante una empresa comercial y solo nos quedamos en ella, su representación gráfica sería Graneros en el centro rodeado de comerciantes del siglo XIX, sin mucho más que agregar que lo dicho en la introducción. Pero si nos preguntamos qué otros tipos de vínculos mantuvieron estos comerciantes por fuera de Graneros, vemos como el centro cambia y la figura de Thomas toma una relevancia evidente (Figura 4).

Este sociograma nos muestra que de los siete socios restantes cuatro entablaron una relación comercial con Thomas por fuera de Graneros. A su vez, en las relaciones establecidas entre los socios Thomas tiene alguna incidencia, sea por un vínculo previo o por residencia. Solo de dos socios no fue posible encontrar una vinculación por fuera de este emprendimiento. Es así como el sistema de intercambios entre los miembros de esta red estaba compuesto por bienes y servicios materiales e inmateriales (Bertrand, 2012) característicos de la burguesía emergente de Rosario y su región.

Otro vínculo que presentan la mayoría de los socios es el origen de procedencia. Es decir, cinco de los ocho, incluido Thomas, eran de origen británico (Figura 5), quienes ampliaron sus negocios ya establecidos o bien mostraron una significativa habilidad para potenciar su fortuna.

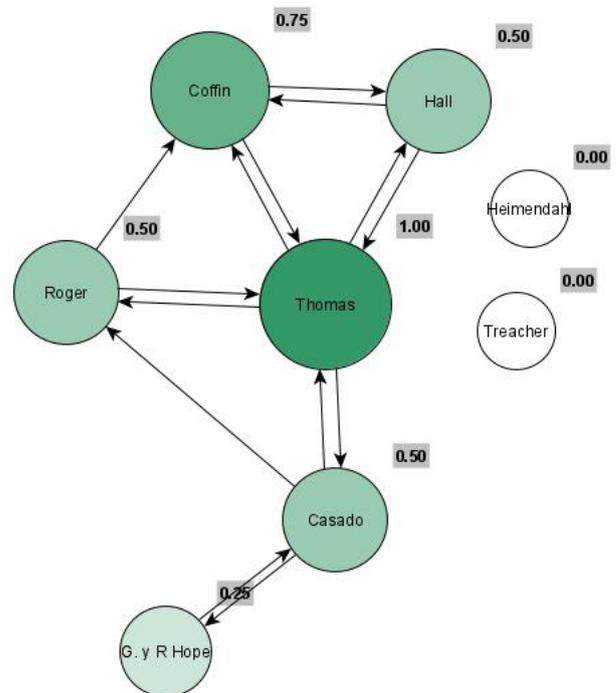


Figura 4. De acuerdo al planteo de las relaciones el sociograma pone en el centro a Thomas Thomas como conector entre los miembros de la sociedad (gráfico realizado por el software gratuito yEd).

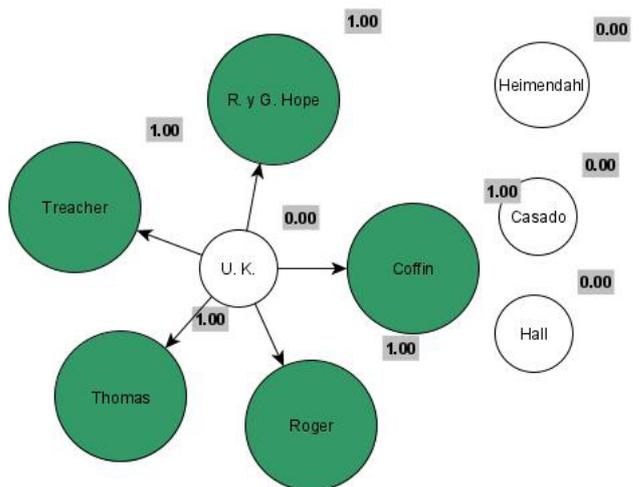


Figura 5. El sociograma prepondera la procedencia de la mayoría de los miembros de la sociedad (gráfico realizado por el software gratuito yEd).

De esta situación se desprenden dos hipótesis que convergen a la hora de pensar esta red de sociabilidad: siendo Carlos Casado el único empresario consolidado y reconocido regionalmente, compone un grupo inversor compuesto en su mayoría de británicos para asegurar una relación comercial fluida y constante con el Reino Unido (Bonaudo & Sonzogni, 1998b). Aunque también podemos proponerla como que, un grupo de incipientes comerciantes británicos, hijos de la revolución industrial, vinculados al Banco de Londres (Registro Público de Comercio,

1879b) eligen a Casado como principal socio por sus conexiones comerciales, financieras y políticas en la Provincia de Santa Fe y así asegurar la aprobación y supervivencia de la empresa.

En ambos casos y de una manera u otra, el círculo de sociabilidad establecido para llevar adelante esta empresa fue un lugar de relaciones y de vínculos elegidos en función de los intereses del momento de un grupo de empresarios con mayor o menor trayectoria comercial que buscaban consolidarse en el floreciente mercado agroexportador. De esta forma, es la burguesía rosarina y su *hinterland* quien propició el desarrollo de las obras de infraestructura, por un lado, para acondicionar la producción cerealera y dejarla lista para ser exportada, así como también su transporte por medio de las nuevas redes ferroviarias, sin dejar de lado el procesamiento de esta producción en molinos (Bonaudo & Sonzogni, 1998b; Doszta, 2018). Es así, como esta red superó los límites de la ciudad portuaria y se extendió al área pampeana productora de la materia prima necesaria para el funcionamiento del grupo empresarial.

De la misma manera que otros empresarios pampeanos de la segunda mitad del siglo XIX, Thomas y el resto de los miembros de esta red diversificaron sus actividades económicas y extendieron sus inversiones juntos o por separado para sobrellevar situaciones adversas inherentes a un Estado en construcción. Tomando en consideración el abanico de inversiones por parte de estos empresarios es posible reconocer que el mercado interior a finales del siglo XIX avanzaba en su integración, siendo los “Graneros” la puerta de salida hacia los mercados europeos de los frutos de la tierra producidos por cientos de colonias agrícolas que se fueron fundando a lo largo de medio siglo.

Es así como el estudio de esta red social permitió reconstruir la articulación de los actores pertenecientes a la burguesía local y explicar una acción colectiva que ligaba intereses de clase vehiculizó el desarrollo del capitalismo local. El puerto de Rosario, como vimos anteriormente, fue el entorno en que el accionar de esta red construyó su nuevo espacio, un nuevo espacio acorde al modelo agroexportador que el poder central buscaba instaurar.

Consideraciones Finales

En este artículo damos el puntapié inicial de un estudio a nivel regional de historia económica y empresarial del área cerealera santafesina en la segunda mitad del siglo XIX, teniendo como eje la figura de Thomas Thomas. A través del mismo caracterizamos la red de sociabilidad que le permitió consolidarse como empresario multi-implantado y formar parte de la burguesía que llevó adelante, también, el desarrollo industrial de Rosario y su región. A través de la documentación notarial utilizada, relativamente homogénea en este caso, nos permitió observar y constatar las estrategias relacionales de estos sujetos en un contexto de asociación económica. El entorno, un puerto con un natural potencial, que a pesar del atraso tecnológico del sistema portuario, benefició el desarrollo comercial de la ciudad. Las empresas se tornaron exitosas, estimulando el desarrollo capitalista y la consolidación del modelo agroexportador. Dando como resultado la modificación profunda del paisaje costero de la ciudad y fortalecer la relación de la ciudad con la región pampeana.

Una de las premisas o inferencias que podemos hacer desde el artículo, es que los vínculos y las estrategias económicas que

Thomas forjó fueron elementos efectivos para lograr el éxito de este proyecto comercial, que tuvo como marco principal la consolidación del modelo agroexportador en la región. Centrar la atención en su figura nos permite regionalizar la problematización del estudio sobre la formación de la burguesía santafesina en la segunda mitad del siglo XIX y estudiar el espacio económico delineado desde la década de 1860 por Rosario y su *hinterland*. A su vez, sitúa la historia económica en un contexto más próximo a materializar la instauración del sistema capitalista en la Argentina finisecular. De este primer acercamiento se han de desprender nuevos nudos problemáticos referentes a las estrategias previas de Thomas que lo colocan en el radar del empresariado rosarino, así como las que lo llevaron a convertirse en un empresario multi-implantado con posesiones tanto en la provincia de Santa Fe como en Córdoba.

La construcción de esta red relacional es el primer paso para la recuperación de la trayectoria de este inmigrante galés que logró su ascenso social durante casi los 30 años en los que residió en Argentina y llega a convertirse en un miembro reconocido del empresariado santafesino. Para ello resultaron fundamentales los vínculos con otros británicos migrantes así como parentales y a partir de ellos estructuró sus negocios y las modalidades iniciales de acumulación ampliando la red asociándose a otros empresarios locales. Este comportamiento coincide con la hipótesis formulada por Jorge Sábato; la cual sostiene que la clase dominante argentina emprende una implantación multisectorial de sus emprendimientos empresariales teniendo como base un patrimonio compuesto predominantemente por propiedades agropecuarias. Colocando en un mismo plano la tenencia de tierras y el manejo de actividades comerciales y financieras, Thomas, emergió como parte de la clase dominante gracias a sus habilidades para disponer, con un alto grado de concentración y control de esas actividades económicas. Sus inversiones produjeron una transformación territorial construyendo un inédito paisaje con nuevos espacios de habitación, de producción, de trabajo y de sociabilización.

El proceso de investigación general se sustenta en la historicidad de este paisaje, la tipología que integra y, sobre todo, por su autenticidad y duración; por lo que es posible pensar, en un futuro, la aplicación de una metodología arqueológica y reconstruir, a través de los posibles restos materiales, el paisaje tanto industrial como cotidiano de la impronta dejada por un inmigrante británico devenido en empresario diversificado durante la segunda mitad del siglo XIX. En definitiva, la impronta dejada sobre la construcción urbana y el desarrollo y crecimiento comercial que definió a la ciudad de Rosario, donde ese modelo agroexportador se materializa en este enclave ferro-portuario.

Agradecimientos

Queremos agradecer la colaboración de Carlos Alberto Fernández Priotti, Federico Dunger y Luciano García fervientes apasionados e investigadores de la historia de la ciudad de Rosario que disiparon muchas de nuestras dudas.

Notas

1. James Lloyd, formó parte del plantel de ingenieros británicos que dirigieron las obras del Central Argentino, administrador

de Alexandra Colony y posteriormente de las colonias de la Compañía de Tierras del Central Argentino (Míguez, 1985).

2. Los mismos también se pueden consultar en el periódico El Independiente el 13 de agosto de 1879 (<https://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/digitalizacion-de-prensa-rosarina/el-independiente/ano-1878/mes-de-agosto/el-independiente-1879-08-13.pdf>)
3. Este es el primer registro oficial de Thomas con domicilio en Carcarañá. En 1877 se casa en segundas nupcias con Olive Wolcott. Su primera esposa fallece por cólera en 1868, en el acta de matrimonio su domicilio era en Rosario.
4. Nombre sintético con el que trasciende en la historiografía
5. En la escritura de transferencia de La Compañía de Graneros y Muelles del Rosario a Thomas figura este apellido escrito de diferentes formas, a saber: Eguigton o Eggington.
6. Pesos fuertes oro sellado
7. Manuel López Zamora fue un tasador y procurador de la ciudad de Rosario y diputado provincial a principios del siglo XX.

Bibliografía

- Alemany Llovera, J. (1995). *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario*. Rosario: Fundación Banco Municipal de Rosario
- Álvarez, J. (1998). *Historia de Rosario (1689-1939)*. Rosario: UNR editora
- Argentina. (1872). Primer Censo de la República Argentina verificado en los días 15, 16 y 17 de setiembre de 1869 bajo la dirección de Diego G. de la Fuente. Buenos Aires: Imprenta del Porvenir. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:M4M1-BSS>
- Argentina. (1898). Segundo Censo de la República Argentina, mayo 10 de 1895, decretado en la administración del Dr. Sáenz Peña, verificado en la del Dr. Uriburu. Buenos Aires, Argentina: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:MW4X-7ZG>
- Bandieri, S. (1995). Acerca del concepto de región y la historia regional: la especificidad de la Norpatagonia. *Revista de Historia*, 5, 277-293.
- Barbero, M.I. (2006). La historia de empresas en la Argentina: trayectoria y temas en debate en las últimas dos décadas. En J. Gelman (Ed.), *La historia económica en la encrucijada. Balances y perspectivas* (pp. 153-172). Buenos Aires: Prometeo.
- Bertrand, M. (2012). De la familia a la red de sociabilidad. *Páginas. Revista Digital de la Escuela de Historia – UNR*, 6, 48-80.
- Bonaudo, M. (2006). La historia rural pensada desde una periferia. En J. Gelman (Ed.), *La historia económica en la encrucijada. Balances y perspectivas* (pp. 231-246). Buenos Aires: Prometeo.
- Bonaudo, M. & Sonzogni, E. (1998a). Viejas y nuevas fracciones burguesas en la construcción del espacio regional pampeano. *Revista de Historia*, 7, 13-31.
- Bonaudo, M. & Sonzogni, E. (1998b). Empresarios y poder político en el espacio santafesino (1860-1890): Carlos Casado y su estrategia de acumulación. *Historia y grafía*, 11, 39-64.
- Bonaudo, M. & Sonzogni, E. (1990). Viejos y nuevos colonos. Su convergencia en un mundo en transición. *Ruralia*, 1, 7-40.
- Carasco, G. (1886). *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa-Fé*. Buenos Aires: Stiller & Lass.
- Carrasco, G. (1888). *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe. Libros II a VIII*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Cerutti, M. & Vellinga, M. (1989). *Burguesías e industria en América Latina y Europa meridional*. Madrid: Alianza.
- Cicutti, B & Ponzini, B. (Eds.). (2016). *Un atlas para Rosario. Asociaciones en la memoria UNR Editora*. Rosario: A&P Ediciones.
- Dalla Corte, G. (2009). *Lealtades firmes. Redes sociales y empresas: Carlos Casado, S. A. entre la Argentina y el Chaco Paraguayo (1860-1940)*. Madrid: CSIC.
- Della Paolera, C., Farengo, A., & Guido, A. (1935). *Plan Regulador y de extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- De Marco, M.A. (2013). *Ciudad Puerto. Universidad y desarrollo regional. Rosario 1919-1968*. Rosario: CEHDRE.
- De Marco, M.A. (2016). Hacia una nueva historia del puerto de Rosario y el desarrollo regional. renovación historiográfica y aporte interdisciplinar. *Revista del Centro de Estudios de Arqueología Histórica*, 5, 11-18.
- De Marco, M.A. (2019). Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR. *Res Gesta (UCA)*, 55, 45-16.
- Doszta I. (2018). Tomas Thomas: empresario rural inserto en un proceso de transformación territorial (Colonia Carcarañá, Santa Fe, Argentina 1871-1908), *Cadernos do LEPAARQ*, XV (30), 795-816.
- El Nacional, 30 de junio de 1866, página 2.
- Escritura Escribano Javier Munuce, 07 de enero de 1887, Archivo de Protocolos Notariales, Provincia de Santa Fe 2da Circunscripción, Rosario.
- Escritura N°37 Escribano Luis P. Suarez, 12 de abril de 1888, Archivo de Protocolos Notariales, Provincia de Santa Fe 2da Circunscripción, Rosario.
- Escritura Escribano Jacinto Correa, 18 de agosto de 1892, Archivo de Protocolos Notariales, Provincia de Santa Fe 2da Circunscripción, Rosario.
- Escritura N°150 Escribano Jacinto Correa, 18 de agosto de 1892, Archivo de Protocolos Notariales, Provincia de Santa Fe 2da Circunscripción, Rosario.
- Fernández, S.R. (2007). *Más allá del territorio: la historia*

- regional y local como problema: discusiones, balances y proyecciones (Vol. 5)*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Fernández, S. & López, J. (2003). La ciudad y su puerto desde 1850 a la actualidad. En M.T. Carrara (Ed.), *El puerto de Rosario desde una perspectiva multidisciplinaria* (pp. 16-28) Rosario: HyA Ediciones.
- Galimberti, C. (2015). A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Revista Transporte y Territorio*, 12, 87-109.
- Galimberti, C. (2017). Transformaciones del frente territorial del Gran Rosario. Estrategias, proyectos e intervenciones (siglos XIX-XXI). *Anales del IAA*, 47(1), 67-82.
- Galimberti, C. (2019). Entre muelles y granos: El paisaje portuario como componente identitario del Área Metropolitana de Rosario. *Res Gesta (UCA)*, 55, 77-95.
- Garcilazo, R. (2009). Auge y decadencia de un estratega. El accionar de Juan Canals en el mercado inmobiliario de la ciudad de Rosario 1886-1890. *Naveg@merica. Revista electrónica de la Asociación Española de Americanistas*, 2. <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/55651>
- Hersent, G. (1903). *Republique Argentine: port du Rosario: communication faite le 27 novembre à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*. Paris: Societé D'Encouragement pour l' Industrie Nationale.
- Hutchinson, T. (1865). *Buenos Aires and Argentine gleanings: with extracts form a diary of Salado Exploration in 1862 and 1863*. Londres.
- Lanciotti, N.S. (2002). Mercado inmobiliario en Rosario: inversores, empresas y empresarios en la expansión urbana de entre siglos, 1880-1914. En *Actas Séptimas Jornadas Investigaciones en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística. Universidad Nacional del Rosario*. https://www.fcecon.unr.edu.ar/web/sites/default/files/u16/Decimocuartas/Lanciotti_%20mercado%20inmobiliario%20en%20Rosario.pdf
- Mena, J.E., & Flores Vega, M. (2011). Redes sociales y sociedad civil de Félix Requena Santos. *Espacios Públicos*, 14(31), 264-268.
- Míguez, E.J. (1985). *Las tierras de los ingleses en la Argentina (1870-1914)*. Ministerio De Gobierno (1866) Tomo 29. Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Palacio, J.M. (1996). Jorge Sábato y la historiografía rural pampeana: el problema del otro. *Entrepasados, Revista de Historia*, 10, 46-66.
- Ministerio De Gobierno. (1866). Diligencia de mensura de los terrenos medidos para la comisión encargada del a expropiación de tierras para el Ferro Carril Central Argentino. Tomo 29, Exp. 016, Folio 414. Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe, Argentina.
- Peyret, A. (1889). *Una visita á las colonias de la República Argentina*. Buenos Aires: Imprenta Tribuna Nacional.
- Rainero, C. (2012) Registro y re-valorización del paisaje de la producción en el área metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina: el caso del Ferrocarril Oeste Santafesino. *Labor & Engenho*, 6(1), 27-48.
- Registro de Sepelios. (1887-1889). Antiguo Cementerio Protestante de Rosario, Santa Fe http://www.argbrit.org/SanBart/AntCemRos_1887-89.htm
- Registro de Sepelios. (1860-1880). Antiguo Cementerio Protestante de Rosario, Santa Fe <http://www.argbrit.org/SanBart/AntCemRos1860-1880.htm>
- Registro Público de Comercio. (1879a). *Estatutos de la compañía anónima "Graneros y Muelles del Rosario"*. Tomo 1. Archivo Palacio de Tribunales. Rosario. Santa Fe. Argentina, 89-103.
- Registro Público de Comercio, (1879b). *The London and River Plate Banke Limited*. Tomo 1. Archivo Palacio de Tribunales. Rosario. Santa Fe. Argentina, 103-109.
- Rocchi, F. (1996). En búsqueda del empresario perdido. Los industriales argentinos y la tesis de Sábato. *Entrepasados, Revista de Historia*, 10, 67-88.
- Rojas De Villafañe, E. (1976). La economía de Córdoba en el siglo XIX. Y su relación con el tiempo presente. La misión histórica de Córdoba. Córdoba: Revista de Economía del banco de la Provincia de Córdoba.
- Ruiz, J.P. (1995). Las élites de la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1931). *Historia social*, 21, 47-69.
- Sábato, J.F. (1988). *La clase dominante en la Argentina moderna: formación y características*. Buenos Aires: Cisea.
- Serna, J. & Pons, A. (1998). La escritura y la vida. El notariado y el estudio de las redes personales burguesas en la época isabelina. *Ayer*, 29, 109-138.
- Simonassi, S.G. (2012). Las organizaciones empresarias de la industria en Rosario (1930-1962). (Tesis de Doctorado). Facultad de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Rosario.
- Simonassi, S.G., & Badaloni, L.I. (2013). Trabajadores, empresas y comunidades urbanas: reflexiones introductorias. *Avances del CESOR*, X(10), 101-111
- Vera de Flachs, M.C. (1982). *El Ferrocarril Andino y el desarrollo socioeconómico del sur de Córdoba 1870-1880*. Bueno Aires: FECIC
- Videla, O. (2015). Juan Fuentes, un burgués rosarino. Historia local, historia nacional y el comportamiento empresarial de las clases dominantes argentinas. *Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe*, LXX, 247-268.