

Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Nacional de La Plata

2015

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Secretaría de Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

Ilustraciones de Tapa: Puerto La Plata. Agradecemos a la Sra. Irma Borán. Puerto Ruiz - Entre Ríos (Río Gualeguay) y Puerto de Buenos Aires. Agradecemos a Xavier Kriscautzky.

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

Las impresiones del libro fue financiada con un subsidio de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica

Colección Estudios / Investigaciones 51

Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas / María Emilia Sandrín ... [et al.] ; compilado por María Emilia Sandrín ; Nicolás Biangardi. - 1a ed. compendiada. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2015.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

I. Ciencias Sociales. I. Sandrín, María Emilia II. Sandrín, María Emilia, comp. III. Biangardi, Nicolás, comp.

CDD 301

Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decano

Dr. Aníbal Viguera

Vicedecano

Dr. Mauricio Chama

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana Julia Ramírez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Dra. Susana Ortale

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

ÍNDICE

<u>Presentación</u>	8
<u>“Las villas nuevas” cantábricas en el marco de su primitiva organización territorial. Valles, alfoces, solares y linajes en los enclaves portuarios del litoral marítimo del reino de Castilla entre los siglos XII al XIV</u> <u><i>Osvaldo Victor Pereyra</i></u>	13
<u>El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)</u> <u><i>Luis López Molina</i></u>	27
<u>Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo</u> <u><i>Arturo Ariel Bentancur</i></u>	52
<u>Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799</u> <u><i>Maximiliano Camarda</i></u>	67
<u>El consulado de Buenos Aires y el quiebre de la Monarquía: los prestamos y contribuciones de los comerciantes, 1808-1816</u> <u><i>Javier Kraselsky</i></u>	88
<u>Comercio, orden y derechos de propiedad en un puerto alternativo del Río de la Plata. La boca del Río Salado entre dos bloqueos (1838-1848)</u> <u><i>Antonio Galarza</i></u>	112

<u>Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).</u> <i>José Mateo y José Luis Noqueira</i>	130
<u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u> <i>Gustavo Chalier</i>	150
<u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u> <i>Ulises Suárez Estavillo</i>	169
<u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u> <i>Isabel Paredes</i>	186
<u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u> <i>Miquel Àngel De Marco (h)</i>	202
<u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u> <i>María Claudia Errecart</i>	227
<u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u> <i>Nicolás Biancardi</i>	251
<u>Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires (1776-1810)</u> <i>María Evangelina Vaccani</i>	268

<u>La ruta del cacao. Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX</u> <u>Lina Constanza Díaz Boada</u>	284
<u>El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México</u> <u>Yasser Orlando Espinoza García Y Héctor Manuel Pimienta Fernández</u>	306
<u>Delitos sexuales en el espacio portuario. Sexualidad y derecho en la encrucijada</u> <u>Betina Clara Riva</u>	321
<u>La ciudad y el puerto. Transformaciones de áreas portuarias en desuso. El caso de puerto madero</u> <u>Claudia Carut</u>	350
<u>Una Hada en La Boca. Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”</u> <u>Marcelo N. Weissel</u>	371
<u>Los autores</u>	386

Presentación

Podríamos intentar empezar a describir a los puertos de diversas maneras y todas serían el inicio de un análisis fructífero. Se puede decir que un puerto es un lugar en la costa adonde arriban embarcaciones trasladando bienes y personas, y que es un espacio desde el cual parten los sueños de los migrantes y los productos de las zonas próximas en busca de nuevos destinos. También que es la tierra donde marineros y pescadores encuentran descanso y esparcimiento luego de varios días trabajando en el mar y la puerta de acceso a una ciudad donde el intercambio entre personas de distintas procedencias promueve la conformación de una cultura particular. Los puertos pueden ser abordados desde esos aspectos o desde otros porque constituyen espacios sociales de una gran complejidad.

Los espacios portuarios no se limitan a ser uno de los marcos donde se desarrollan las actividades de los hombres en sociedad. Los espacios son estructuras sociales que condicionan a las otras estructuras que conforman la sociedad (Santos, 1990: 160). Al mismo tiempo, no son inmutables sino que están moldeados por el cambio histórico y, como instancia social, están dotados de cierta autonomía. Los espacios tienen formas durables por lo que condicionan a la sociedad por períodos de tiempo prolongados¹. Esto es evidente en el caso de los puertos.

La mayor parte de los puertos han desarrollado en sus adyacencias un asentamiento urbano. Algunas de esas urbes han crecido hasta constituir grandes aglomeraciones. Esas ciudades-puerto tienen características particulares que complican los intentos de lograr una definición precisa de las mismas. Sin embargo, en rasgos generales, lo que las define como tales es que lograron transformarse en

¹ Milton Santos considera que el papel específico del espacio proviene, justamente, del hecho de que sus formas sean durables (Santos, 1990: 165).

ciudades gracias al movimiento de personas y bienes que generaba el puerto (Monge y del Olmo, 1996: 221). Aún cuando en muchos casos el crecimiento posterior del asentamiento urbano termina relegando al puerto del lugar preponderante que tenía al inicio del proceso.

Los espacios portuarios, entonces, son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificados en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas se encuentran indagando sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación son un claro ejemplo de ese trabajo.

Los estudios reunidos en el libro se refieren a temas, lugares y períodos temporales muy variados. En primer lugar, varios capítulos se refieren a situaciones referidas a puertos marítimos en España y América. Víctor Pereyra nos introduce en el tema de la primitiva organización territorial de los enclaves portuarios situados al norte de la península que conformaban el litoral marítimo del reino de Castilla del siglo XII al XIV. Luis López, por su parte, nos invita a realizar un recorrido por las embarcaciones y las mercancías que circulaban por el puerto de Cádiz en el convulsionado trienio de 1810-1812.

José Mateo y José Luis Nogueira nos sumergen en la demografía de los puertos de la provincia de Buenos Aires tal como se encuentran reflejados en los primeros censos nacionales. Ya entrado el siglo XX pero manteniéndonos en las costas del litoral bonaerense, Gustavo Chalier analiza los intentos, realizados por capitales franceses, de reactivar el Arroyo Pareja como terminal portuaria y la oposición de las empresas de origen británico ancladas en otros puertos.

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

vista, la historia del puerto de Mazatlán situado en las costas del Pacífico mexicano. Ulises Suárez Estavillo indaga sobre el devenir de la pesca del camarón y el papel de sus empresarios durante el período 1949-1958. En cambio, Yasser Espinoza García y Héctor Manuel Pimentía Fernández examinan la influencia del turismo en la economía, la sociedad y la cultura de la zona.

Los capítulos de la sección siguiente concentran una serie de miradas sobre los puertos del Río de la Plata. Arturo Ariel Bentancur nos presenta un ensayo donde, luego de años de exhaustivas investigaciones, reflexiona sobre la incidencia del puerto en la vida social de la ciudad de Montevideo. Maximiliano Camarda, por su parte, expone los resultados de su investigación sobre los cargadores de cueros realizada desde los puertos que componen el complejo portuario rioplatense durante las dos décadas que van desde 1779 hasta 1799. Javier Kraselsky estudia la pérdida de poder del Consulado de Buenos Aires durante la conflictiva coyuntura de los años 1808-1816 y los cambios en los préstamos que otorgaban los comerciantes vinculados a esa institución.

Por otro lado, la actividad en un puerto rioplatense alternativo, prácticamente desconocido hasta ahora, es retratada por el trabajo de Antonio Galarza sobre la boca del río Salado entre los años 1838 y 1848. Betina Riva muestra, en cambio, un aspecto muy importante en la vida social de los espacios portuarios al abordar, desde la óptica que brindan los procesos judiciales del siglo XIX, la sexualidad y los delitos vinculados a ella dentro de ese mundo tan particular en el que viven los marineros.

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la ilusión, plantean los cruces que se dan entre las representaciones y la realidad del puerto de la Boca.

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales² como a la circulación terrestre de

² Los puertos situados en el Río de la Plata son considerados aparte de los fluviales porque reciben una gran cantidad de comercio ultramarino y porque prácticamente la mitad del río es en realidad un estuario. Una línea imaginaria

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel Paredes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

El resto de los textos que conforman el libro indagan sobre los circuitos terrestres y lo que podemos considerar como puertos secos³. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

Los últimos tres capítulos nos traen de vuelta al Río de la Plata. María Claudia Errecart nos propone una revisión del circuito mercantil que unía a Buenos Aires con Potosí. Por su parte, Nicolás Biangardi analiza los embargos de cueros realizados en la Banda Oriental durante la coyuntura particular de los años 1784-1785. Por último, Evangelina Vaccani efectúa un estudio de la estructura fiscal virreinal a partir del caso de la Aduana de Buenos Aires.

El conjunto de todos estos textos es una muestra de la amplitud de aspectos que los espacios portuarios permiten abordar. Esperamos que la lectura de este nuevo libro impulsado desde la Red de Estudios Portuarios logre, como sus antecesores, incentivar el interés por esos espacios dentro de las ciencias sociales y que, al mismo tiempo, ayude al intercambio entre los investigadores de las distintas disciplinas para lograr una verdadera mirada interdisciplinaria de esos problemas.

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi
La Plata, septiembre de 2013.

que se dibuja de Montevideo a Punta Piedras (cerca de Punta Indio) divide el río del estuario (Calcagno y Lovrich, 2013: 111).

³ Varias ciudades cumplen una función portuaria dentro de los circuitos terrestres. Por ejemplo, lugares donde en el siglo XVIII, o anteriormente, se llegaba en carretas pero por un cambio en el relieve debían continuar su viaje en arrias de mulas. De esta manera, se daba una situación similar a la de los puertos donde las mercancías pasan de un medio de transporte a otro.

Bibliografía

- Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.
- Monge, F. y del Olmo, M (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas del Atlántico”. En Guimerá, A. y Romero, D. (ed). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI – XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español Madrid, 19-21 de octubre de 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Calcagno, J. y Lovich, G. (2013). *El mar. Hizo falta tanta agua para disolver tanta sal*. Buenos Aires, Siglo XXI.

“Las villas nuevas” cantábricas en el marco de su
primitiva organización territorial. Valles, alfoces,
solares y linajes en los enclaves portuarios del litoral
marítimo del reino de Castilla entre los siglos
XII al XIV

Oswaldo Víctor Pereyra

La posibilidad de poder establecer la presencia de un proceso de urbanización en la zona septentrional del reino de Castilla depende de determinar la singularidad histórica que presentan estos territorios desde una mirada contextualizadora que permita fijar la evolución de estas villas al interior de los propios espacios regionales en que se encuentran enclavadas.¹ Para poder delimitar los mismos diremos que es posible señalar, en los territorios históricos de Cantabria, cinco grandes comarcas o bloques territoriales dotados con “personalidad propia” desde la Edad Media,² ellas son: Liébana / Asturias de San-

¹ Las regiones norteñas mostraban una “fragilidad” urbana aún mayor “A finales del siglo XVIII había en Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco 13 ciudades y 379 villas, que representaban menos del 8% de las entidades de población, cuando en el conjunto de España ese tipo suponía la cuarta parte del total... entre todas reunían 251.778 habitantes, lo cual representaba el 11,59% de toda la población. El grado de urbanización era evidentemente menor que en otras regiones”. Véase Lanza García, 1994: 84.

² Las primeras versiones a Liébana y Trasmiera se contienen en las crónicas asturianas del ciclo de Alfonso III. La relativa a Asturias figura en la versión rotense sin poder delimitar perfectamente el espacio concreto de la misma. Véase Gil, Moralejo y Ruiz de la Peña, 1985: 132-133. En cuanto a la subdivisión en “valles” hay abundantes menciones tempranas de la exis-

tillana / Campoo / Trasmiera y la Zona Oriental. Todas estas grandes divisiones administrativas se subdividían en su interior en otras menores que alcanzaban diversas denominaciones: villas, abadías, valles y alfoces en Asturias de Santillana; villas y valles en Liébana; villas, hermandades y valles en Campoo; villas y juntas en Trasmiera; villas, valles y juntas en la Región Oriental.³

En este plano de análisis hablamos de espacios jerarquizados que se ven reconfigurados en nuevos marcos espaciales más extensos y que, al mismo tiempo, se van constituyendo lentamente como entramados administrativos y jurisdiccionales de cierta cohesión, a partir de las continuas agregaciones que se van produciendo por los cambios y la evolución que presentan los agentes de poder de dominio político territorial. Este proceso de configuración -que si bien se inicia tempranamente en el siglo X- recibe nuevos impulsos desde mediados del siglo XII, a partir de la política de afianzamiento territorial implementada bajo el reinado de Alfonso VIII, y cuyas fechas extremas se ubican entre los años 1158 y 1214. La importancia de este desarrollo de articulación territorial es evidente si partimos del hecho de que, hacia el siglo XIII, el reino de Castilla había alcanzado una superficie aproximada de 150.000 kilómetros cuadrados y en cuya extensión se agrupaban un conjunto diferenciado y variado de unidades socio-jurídicas que englobaban, conjuntamente, a los hombres y las tierras.

Hacia primera mitad del XII, aparecen, junto a la variedad de formas señorializadas del espacio, un nuevo agente de poder y de or-

tencia de los mismos, por ejemplo, el documento de los falsos “Votos de San Millán”, del Monasterio de la Cogolla que datan de mediados del siglo XII. En ella, según García de Cortázar (1989: 33) “una secuencia socio-espacial que merece la pena recordar: valle, alfoz, villa, domus... así, valle de Gunna, valle de Toranco, cum suis villis ad suas alfoces pertinentibus, per omnes domus... dice el texto emilianense para referirse a la zona central de nuestra región”.

³ Documentos del siglo XI ya señalan los límites elásticos que terminarán componiendo, hacia el año de 1388, el llamado Principado de Asturias, institución que otorgarían cohesión espacial al conjunto de valles y consejos asturianos. En Vizcaya encontramos, paralelamente, los espacios de Guipuzcoa, de Encartaciones y Duranguesado que, con cierta diferenciación, aparecen en documentos anteriores al año 1212, siendo ésta la fecha en que quedan sujetas al señorío de don Diego López de Haro II el Bueno, lo que facilitará la reducción homogeneizadora a un conjunto histórico más abarcativo.

denación territorial que son las ciudades. De esta manera, la Cantabria medieval presentaría así dos primigenios agentes de cohesión, por un lado las villas y, por el otro los monasterios. Hasta ahora, una larga tradición historiográfica los habían identificado como dos realidades encontradas, sin embargo es posible también observar que ambos actúan, en paralelo, sobre ordenamientos territoriales más profundos, es decir yuxtaponiéndose una realidad siempre presente de valles y aldeas.

Esta basa primigenia, según la opinión de C. Díez Herrera (1990), debe entenderse compuesta por “valles” (alfoces) en una doble acepción, es decir, física y social, determinada como constitución de una unidad orgánica primaria del espacio en lo que podría entenderse como una antropología territorial. Son comunidades de tierras y hombres, ligadas por relaciones de parentesco, jerarquizadas a su interior y presentando formas de individuación que en la documentación alto medieval, se conforman en una unidad de percepción social y de primitiva organización de la espacialidad.

Sobre los mismos, y al influjo de la penetración de formas romano-visigótico, se irán instalando las “*ecclesiae*” y las “*villae*”. Lo significativo de esta penetración es que irán constituyendo -en torno a estos puntos de anclaje de iglesias y de pequeños monasterios- una separación en la percepción del espacio. Por un lado, el valle, siendo válida en su generalidad para la discernimiento de un espacio explotativo propio de la ganadería y, por el otro, la particularidad de la aldea o grupos de aldeas que, desgajadas de su tronco común, presentan una dedicación agrícola más estable.

El “valle” seguirá constituyendo el marco económico global, pero ya como escenario de la cristalización de distintas aldeas, proceso que, sin duda, será incentivado por el fortalecimiento de los señorios monásticos, unas veces sobre los propios “valles”, otras sobre las aldeas o sobre conjuntos de ellas, constituyendo así la penetración señorial y feudal que fortalece también la jerarquización autóctona.⁴

⁴ “El vocabulario lo traduce. Los antiguos jefes son ahora *seniores*; los jefes de pequeñas fracciones se han convertido ahora en *militēs*; el antiguo derecho consuetudinario de la comunidad va dejando paso al usos privilegiados del mismo, en materia de pastos, sobre todo, en beneficio de monasterios y *seniores*. La relación de éstos establecen con otros habitantes de las aldeas del

Es claro que este planteamiento, que conlleva a una organización del espacio en células cada vez menores que se imbrican en el interés de los señores por asegurar la explotación de las unidades de producción agraria en base a unidades familiares de carácter nuclear. Es por ello que, el “solar” aparece como el último eslabón de esta cadena de sujeciones que, hacia el siglo XII surge determinando, indiscutiblemente, el micro-espacio de extracción, cada vez más concreto y más intenso, adquiriendo así la identificación de célula social de convivencia y explotación. Lo que nos interesa rescatar, en el postulado general enunciado es que, en este sentido de progresión el “solar” se convierte así en un punto de intersección, en cuanto agrupado a otros solares puede formar parte del marco de la aldea así como del viejo valle, como también formar parte del entramado de las nuevas villas. De esta manera, las villas constituirían el desenlace de un proceso, un punto de llegada en una historia que, iniciada en la alta edad Media, había comenzado con el “valle”.

Sin embargo, lo que hemos desarrollado en término de una secuencia lógica sólo nos ha permitido presentar los actores en forma genérica: partiendo del “valle” a la “aldea”, y de ella al “solar”, así como la irrupción de ciertos agentes de cohesión territorial⁵ como

valle empieza incluir dosis de *servitium* por parte de éstos a aquéllos. Y, por fin, la propia asamblea del valle, traducida a los textos latinos como *concilium*, se nos aparece, al menos en Trasmiera, como sucede contemporáneamente, a fines del siglos XI, en Vizcaya, como una reunión de notables que dominan el territorio” (García de Cortazar, 1989: 47).

⁵ Debemos, en este punto hacer una aclaración, tomo este concepto así como el de homogeneización de la propia matriz teórica representada por García de Cortazar, que se puede inscribir dentro de la escuela llamada de organización social del espacio o articulación social del espacio. Como escuela historiográfica la misma centra su atención en determinadas unidades (solar, aldea, parentela) en las cuales se fijan y concretan una determinada evolución de la sociedad feudal o la propia configuración del feudalismo. La ocupación, la explotación y el control del territorio son los tres grandes problemas que, combinados entre sí, llevan a la comprensión del sistema generador de ellas. En este sentido su visión es por agregación ascendente y los términos agentes de cohesión territorial y homogeneización adquieren sentido en función de tener también en cuenta el hecho de la jerarquización entre y al interior de los grupos. Es decir, de la desigualdad inherente a la conformación de las sociedades pre-capitalistas que estamos estudiando.

son las villas y los monasterios, teniendo como momento de llegada el siglo XII, período hacia el cual queda consolidada esta cadencia en la propia documentación. De esta manera, conjuntamente a la Cantabria de los valles y aldeas, debemos superponer la imagen de la Cantabria de las villas y la de los monasterios.

La “Cantabria de las villas” se encuentra compuesta por las llamadas cuatro villas de la costa de la mar de Castilla: Castro Urdiales / Laredo / Santander y San Vicente de la Barquera, forman parte de cuatro lugares costeros convertidos en villas –núcleos poblacionales privilegiados portuarios frente al entorno rural en que se hallan enclavados- por voluntad del monarca, Alfonso VIII. La creación de las mismas tiene una proyección estratégica.⁶ La articulación entre los espacios y los que hemos denominado -en forma más bien genérica- agentes de homogeneización territorial es más que evidente, si tenemos en cuenta que, salvo en el caso de Castro Urdiales -donde el texto foral se ha perdido- los fueros de las otras tres villas se conservan⁷ y hacen clara alusión a la realidad previa del poder de los monasterios.⁸

⁶ Era claro que, a partir del año 1157 -con la división del reino castellano-leonés- el único tramo de costa propio del reino hasta la recuperación de la Vascongadas en el siglo XIII, es el comprendido en este espacio septentrional. Era claro también que, a partir del matrimonio de Alfonso VIII con Leonor, la hija de Enrique II de Inglaterra, y teniendo en cuenta la proyección inglesa sobre su apéndice continental en Francia, se haya intentando garantizar la relación de esos espacios asegurando estos puertos. Lo importante de subrayar aquí es que también esta mecánica se ve proyectada, por el mismo siglo, hacia los núcleos poblacionales del interior, por lo que podemos argumentar que el proceso de consolidación de las villas marítimas también forma parte de uno más amplio de ordenación y articulación territorial en el cual habrá que ponderar la realidad de estas “villas” dentro de marcos más articulados que los estimados por la historiografía urbana tradicional sobre la región.

⁷ Las cuatro villas portuarias, fundadas formalmente por el monarca Alfonso VIII, recibieron sus fueros entre la segunda mitad del siglo XII al XIII, según la presente secuencia: Castro Urdiales (1163), Santander (1187), Laredo (1200) y San Vicente de la Barquera (1210).

⁸ En el caso de Laredo el surgimiento de la villa fue impuesto sobre los intereses del Monasterio de Santa María del Puerto de Santoña dependiente, a su vez, del riojano Santa María de Nájera; en el caso de la villa de Santander, fue los intereses de la abadía de los Santos Mártires Emeterio y Celedonio; en el caso de la villa del interior, Santillana, la colegial de Santa Juliana; y, en el

Es decir, para el otorgamiento del privilegio de villazgo a estos núcleos poblacionales costeros el rey debió llegar a acuerdos y, a veces, hasta imposiciones directas -como en el caso de Laredo- sobre la propia autoridad monástica.⁹

La “Cantabria de los monasterios”, se nos presenta también como una construcción de “abajo hacia arriba” partiendo de pequeñas y primitivas células de colonización espiritual y agraria que constituyeron las primitivas iglesias y monasterios que culminará, alrededor de mediados del siglo XII, en una reorganización diocesana centrada en los obispados. Esta imagen también puede ponderarse observando los cambios que presenta la documentación entre la alta Edad Media y la época bajo medieval, en que desaparecen los antiguos vocablos como “*cella, atrio, altar... basilica* empleándose casi exclusivamente *monasterio, ecclesia* y en menor medida *regula*” (Casado Tejero, 1989: 69). Estos pequeños lugares irán quedando adscriptos a circunscripciones cada vez más amplias. Sin embargo, dicha rearticulación se

de San Vicente de la Barquera, el del monasterio de San Pedro de la Cardeña.

⁹ Hacia el siglo XII cada división regional anteriormente mencionada pareciera encajar dentro de un mosaico de jurisdicciones y de administración monástica cuasi articulada: en la región de Trasmiera por el Monasterio de Santa María del Puerto; las Asturias de Santillana por el de Santa Juliana y Liébana repartido entre el de Santo Toribio y el de Santa María de Piasca. Sin embargo, este proceso de articulación se nos denota más profundo, ya que es necesario componer sobre la misma un conjunto de poderes eclesiásticos foráneos a la región, que pudieron establecer sus intereses sobre los conjuntos anteriormente descriptos, por ejemplo, el Monasterio de Santa María del Puerto terminará reconociendo su dependencia del poderoso Monasterio de Nájera, en el año de 1052; el de Santa María de Piasca que, en el 1122, pasa a depender del Priorato de Sahagún; el de Santo Toribio de Liébana que termina sujeto al Monasterio de Oña; y, finalmente, los de San Martín de Elines y el de San Pedro de Cervatos que, éste último en el año de 1186, terminarán siendo finalmente incorporados al dominio extenso de la catedral de Burgos. La importancia de esta última se pone de manifiesto cuando, en el año de 1075, el rey Alfonso VI, la nombra como diócesis de “*totius castelle*”, estableciendo así los dilatados límites de la diócesis desde el río Deva, en la parte occidental, hasta el Nervión, en su parte oriental, y absorbiendo, al mismo tiempo, las diócesis que antiguamente pertenecían, por su adscripción, a los Obispos de Oviedo y de Nájera.

hace también al compás de los viejos valles (alfoces)¹⁰ que, conservando su individualidad, muchas veces más social que física, se irán adaptando a los nuevos módulos feudales, de autoridad y administración.¹¹ Estas transformaciones no son menores y afectan decididamente el proceso de reestructuración de estos espacios.

Al mismo tiempo, y en términos del proceso de fundación de las “villas nuevas”,¹² la potencia de estos centros monásticos servía también de cohesionador primario de estos conjuntos humanos desgajados de las zonas costeras y recostadas en espacios más seguros del interior.¹³ Es por ello que el momento de arranque propio de estas

¹⁰ Valles y alfoces se deben asumir como dos vocablos que dan nombre a una misma realidad en estos territorios septentrionales, se hallan enmarcados en dos códigos lingüísticos diferentes. Alfoz remite a la existencia de un castillo, de un centro de poder, pero sobre una realidad que viene de abajo, de territorios dotados de comunidad de pastos y otros servicios comunes producto del devenir histórico sobre el conjunto de aldeas que conformaban los valles.

¹¹ Durante el período astur-leonés encontramos que la organización política-administrativa del reino estaba homologada con distritos amplios sobre los que ejercía su poder un conde. Hasta el siglo IX, sin embargo, si bien tenemos menciones documentales de la existencia de los mismos a través de donaciones y creación de iglesias, nada puede decirse de la capacidad de poder jurisdiccional de los mismos.

¹² El proceso fundacional de “villas nuevas” que, en la costa cantábrica y vizcaína asumirá un modelo propio de configuración del poblamiento centrado en los conjuntos humanos previamente organizados de los entornos, lo que marca una diferencia con el modelo normal de evolución desde pequeñas aldeas que van concentrando su hábitat.

¹³ Si tomamos el caso de Santander, con anterioridad al momento fundacional de la villa podemos establecer la existencia de la abadía de los santos mártires Emeterio y Celedonio. La propia villa de Laredo se instala en propiedades del monasterio de Santa María de Puerto, en torno al pequeño monasterio de San Martín, el cual dependía directamente del primero. En cambio, para el caso de la villa de Castro Urdiales su carta fundacional se ha perdido, por lo cual debemos atenernos a referencias indirectas sobre el origen de sus pobladores originales como, por ejemplo, a las menciones literarias de Lope García de Salazar en sus *Bienandanzas y Fortunas*, el cual señala que la población se instaló cerca de los monasterios de San Marín de Campijo y de Santa María Magdalena: “Urdiales, cabe la villa de Castro, e fizo allí una casa sobre una peña que tenía una cueva devaxo e fundó allí çerca a Sant Martín de Canpijo e a Santa María Madalena”. García de Salazar, L. (1492), Marín Sánchez, A.

comunidades urbanas se encuentra en el otorgamiento de los instrumentos jurídicos que confirman su nacimiento, es decir los fueros y cartas de población.

Los fueros de las villas de la costa de la mar de Castilla proceden de los llamados “fueros de francos” que pueden dividirse en tres familias forales que son el de Logroño / de Sahagún / y de San Sebastián. Quizá ello se deba al deseo del rey Alfonso VIII de atraer pobladores foráneos a la costa de Cantabria, tal vez gascones, como ocurre en el caso de Santander durante el siglo XIII.

A la villa de Santander se le otorga el Fuero de Sahagún, lo cual es indicativo de que los núcleos poblacionales se encuentran bajo la esfera del poder feudal de la Abadía del mismo nombre. El F.S.¹⁴ regula las relaciones entre la villa propiamente dicha, un puerto y un conjunto territorial (tres leguas) de apropiación reservada a los vecinos. A este conjunto se lo denomina “*uilla*” y se encuentra integrado por cuatro vectores que unifican la misma, por un lado el jurisdiccional, el del orden público, el económico (que ocupa la mayor parte del texto) y el de la garantía del señorío exclusivo del abad, el cual extrae importantes rentas de la vida económica y jurídica de la villa. Al organismo de justicia y gobierno de la villa se lo denomina “*concilium*” (concejo) integrado por los “*homines de uille*”, que se distinguen como “*uicini*” (vecinos), de otros colectivos a los cuales se designa como “*de foraneis*”. El objetivo fundamental, y casi único, del F.S es articular la relación entre cuatro elementos, el Rey, el Abad, el Concejo y los vecinos, en beneficio del segundo de los términos.

En cambio, a la villa de Laredo se le otorga el Fuero de Castro Urdiales. Por la documentación del monasterio de Santa María del Puerto¹⁵ sabemos que, desde mediados del siglo XI, existe una entidad aldeana a cuyos miembros se los denominaba “*omines de Laredo*” que se encontrarían nucleados en torno al monasterio e iglesia de

M. Libro XIII. Título: de cómo arribaron en Santoña de Laredo la flota de los godos, que venieron de las islas d’Escancia en ayuda de sus parientes.

¹⁴ F.S: Fuero de Santander.

¹⁵ Abad Barrasus, 1985. Reúne también la colección diplomática del monasterio de San Martín de Laredo al cual dependía. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Centro de Estudios Montañeses, Diputación Regional de Cantabria.

San Martín de Laredo. La imagen que ofrecen estos documentos de donación induce a pensar en la existencia de un asentamiento relativamente denso (Arizaga Bolumburu, 1998: 18) con anterioridad a la concesión del F.L.¹⁶ Será este conjunto poblacional el que podrá, hacia el 1200, adoptar la nueva forma de ocupación del espacio organizada en función de la “villa nueva” y del nuevo emplazamiento. Este grupo aparece bien definido y a su frente estaba el clérigo Pelegrín a quien va destinado el privilegio para la organización del nuevo núcleo de población (Arizaga Bolumburu, 2002: 49). Como puede apreciarse, el F.L va dirigido directamente a unos hombres que ya residían en el lugar de manera más o menos dispersa en los contornos del monasterio de San Martín y a los que se les concedió el derecho de crear una nueva población gozando por ello de un estatus jurídico privilegiado.

También podemos establecer algunas hipótesis sobre a los grupos humanos a los que estaba dirigido el Fuero de Castro Urdiales. En primer lugar, y teniendo en cuenta la importancia que adquieren los centros religiosos en la constitución de las “nuevas villas” en el actual territorio de Cantabria, es razonable suponer que los elementos poblacionales a los que estaba dirigido el F.C.U.¹⁷ vivían también de manera bastante dispersa en los entornos del monasterio de San Martín de Campijo o, en su defecto, junto al Castro del Pico del Cueto. En este último caso podría imaginarse una situación parecida a la que tenían los habitantes de San Vicente de la Barquera en el momento de su creación en 1210, cuando Alfonso VIII les otorga su “carta de donación, concesión y confirmación a perpetuidad... *“a vosotros los pobladores de San Vicente presentes y futuros”* (Sainz Díaz, 1986: 6), aunque la obligatoriedad temprana para la provisión de pescado al poderoso monasterio de San Millán de la Cogolla pueda servirnos para determinar el primer origen del poblamiento. Es claro que, en este punto, ante la pérdida del F.C.U sólo podemos manejarnos con conjeturas. En segundo lugar es necesario ubicar el mismo en fechas tempranas (¿1163?) (¿1173?) correspondientes a la minoridad de Alfonso VIII, por lo que es presumible atribuir que el verdadero impulsor del mismo fue el tenente en Trasmiera don Lope Díaz de Haro.

¹⁶ F.L: Fuero de Laredo.

¹⁷ F.C.U: Fuero de Castro Urdiales.

La ubicación elegida para la villa de Castro Urdiales constituía, para ese tiempo, el extremo oriental de la frontera marítima del reino de Castilla. Por lo que el enclave asume la función de frontera frente a las pretensiones, siempre presentes, del reino de Navarra.¹⁸ En tercer lugar, es necesario tomar en consideración que el texto del F.C.U se establece en relación con el Fuero de Logroño –propio para lugares con una actividad comercial importante- lo que remarca que, al igual que el caso de la villa de Laredo, el carácter mercantil del mismo marca los inicios del propio poblamiento. Este tipo de carta foral nos pone en presencia de unos rasgos que distinguen el centro urbano de su entorno rural: el núcleo urbano actúa en lo administrativo como capital de un término jurisdiccional y, en lo económico, condiciona las actividades productivas del conjunto, es por ello que en comparación, tanto las villas como Castro Urdiales y la de Laredo fueron privilegiadas con los términos jurisdiccionales más amplios. Las mismas se basan en la aplicación de un derecho que libera a la población de prestaciones personales y otorga al núcleo capacidad de autogobierno, siguiendo el modelo del Fuero de Logroño, al mismo tiempo que potencian, de un modo especial, las actividades comerciales y artesanales. También es posible colegir que habría habido, en el caso específico del F.C.U, cláusulas especiales con referencia a las actividades portuarias, elementos que están presentes tanto en los textos del F.S y en el Fuero de San Vicente de la Barquera, pero no en el caso del F.L donde parecería predominar la actividad ganadera. En todos los casos es necesario remarcar que para la elevación a la categoría de villa y el otorgamiento de estos fueros, el rey Alfonso VIII tuvo que imponer su voluntad frente a la resistencia de la autoridad monástica.

Es decir, debemos hablar de un particular proceso de urbaniza-

¹⁸ En la carta de confirmación de los privilegios de San Vicente del 2 de octubre de 1506 se observa la importancia que adquiere para la Corona la consolidación de las villas marítimas como “frontera” del reino: “Porque si se diese lugar a la dicha pesqueria e carga e descarga en el dicho puerto de Comillas que no solamente sería perderse la renta que nos pagavan que era un cuento de maravedies (sino se despoblaria la villa) de lo qual recreceria grand perjuyçio a nuestro regnos e a la defension dellos por ser lugar principal en la parte que esta es costa de mar e *frontera* de otros reynos...” Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Sección Pergaminos, nº 68.

ción que se encuentra inscripto dentro de la dinámica de ascensión y reordenamiento de los poderes feudales, tanto locales, como comarcales y regionales. De esta manera la fundación de las villas de la costa de la mar trae consigo una transferencia del poder de dominio señorial eclesiástico al “*concilium*” (concejo), posibilitando así el ascenso de incipientes oligarquías concejiles que asentarán las bases para proyectar su poder sobre el territorio circundante al que -por virtud de estas cartas forales- termina subordinando económica y jurídicamente. Un espacio jurisdiccional que no sólo integraba el territorio sino que, al mismo tiempo, expandía su control sobre el espacio marítimo circundante. Hay que tener en cuenta que el hecho de que cada villa portuaria se arrogará también una parte de la jurisdicción sobre el mar circundante impidió que se desarrollara una jurisdicción marítima general para el reino de Castilla, el control sobre este espacio ribereño quedaba así adscripto también al control de estas unidades poblacionales.

Conclusiones

La concesión de fueros a las villas de la costa de la mar de Castilla conllevó el nacimiento formal de núcleos poblacionales que, a partir de entonces, iban a estar ligados más intensamente a la presencia de la Corona. Hasta ese momento, las relaciones de los diferentes núcleos de población de estos territorios con la monarquía se habían desarrollado mediadas o mediatizadas por la presencia de fuertes asentamientos eclesiásticos (iglesias-monasterios) y de la nobleza que actuaban articulando las relaciones de los diferentes grupos de aldeas inscriptos en los diferentes valles. A partir de ahora la presencia de las villas con fuero permitirá una nueva jerarquización y territorialización del espacio, a través del alcance jurisdiccional de estas entidades urbanas que, en razón de los mismos, terminarán proyectando su poder sobre un conjunto amplio del territorio interior y ribereño, al que subordinaban económica y jurídicamente.

De esta población primitiva tenemos pocos datos que permitan colegir su estructuración interna, podemos suponer que -al igual que en los valles circundantes- se encontraban también estructurados por relaciones parentales que se imponían al conjunto de un grupo, más o menos extenso de personas, que a medida que crecía en

su número e intensificaban la complejidad de los entramados fueron diferenciándose, progresivamente, entre un tronco principal de sus ramas secundarias y colaterales.

Este proceso de diferenciación se encuentra relacionado con la expansión de las relaciones feudales, deviniendo así en una dinámica tendiente a romper con el esquema de agrupación familiar corta, predominante en estos espacios, cambiando por una configuración asociativa más extensa y amplia que terminará por dar origen a los “*linajes*”, entendiéndolo a los mismos como forma básica de organización que, desde aproximadamente mediados del siglo XII, asume la articulación los grupos más prósperos e influyentes de la sociedad feudal cántabra, componiendo así una organización parental amplia, cuya finalidad estaba dirigida a la defensa del patrimonio común familiar y del acrecentamiento e influencia social y política de sus miembros.

La instalación temprana en el propio ámbito urbano de estas familias se realizó a través de sus ramas secundarias e hijos bastardos que, siempre relacionados a sus troncos principales de origen, irán acrecentando su riqueza y poder en función de las posibilidades abiertas por la propia dinámica de crecimiento económico y comercial de estas villas marítimas. Las estrategias de reproducción entre ambos grupos linajísticos (rurales y urbanos), fundamentalmente centradas en alianzas matrimoniales cruzadas entre sus miembros, permitieron la temprana consolidación de estas elites de poder locales destacando así, al interior de la villa, un conjunto de “*linajes urbanos*” conformados por fuertes lazos de sangre y parentesco, lo que les permitió integrarse a los rangos de la nobleza local identificando sus intereses sociales, políticos y económicos con los de la propia aristocracia rural.

Es por ello que el elemento clave de poder de esta nueva estructuración del espacio será el concejo de cada una de las villas y no el “*dominus villae*” (delegado regio en los puertos) por lo que es necesario observar una intensa articulación de intereses entre la corona y el poder urbano en estos espacios septentrionales. Sin embargo, es necesario marcar, la importancia que adquiere dicha reestructuración del poder feudal en estos territorios para un reino como el de Castilla que -a partir del siglo XII- va consolidando y ampliando su configuración espacial. Dos elementos coinciden aquí para explicar el impulso que la política regia da al proceso de urbanización en las regiones septen-

trionales: por un lado, con la creación de villas se logra la ansiada protección de la costa norte del reino y el asentamiento de la población dispersa por la zona, donde la presencia administrativa y política de la Corona de Castilla no sólo era débil sino, más bien, inexistente. Los intentos de organización administrativa y política tanto en la etapa condal como el régimen tenencial sólo supusieron un control dilatado sobre estos extensos espacios territoriales donde los verdaderos agentes de homogeneización eran, esencialmente, eclesiásticos. Por otro lado, la jerarquización de estas villas marítimas estableció las bases -tanto materiales como logísticas- que permitieron reafirmar las relaciones comerciales del reino de Castilla con el exterior y a la vez supuso la rearticulación de este espacio septentrional con los espacios del interior, especialmente como punto de entrada y de salida hacia la meseta castellana. Estos dos aspectos, tanto el militar como el económico, tienen que ser ponderados desde un primer momento, en la decisión del monarca para la jerarquización de estos puertos.

Bibliografía

- AA.VV.: (1989). *El Fuero de Santander y su época (Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario)*. Santander: Estudio.
- Abad Barrasus, J. (1985). *El Monasterio de Santa María del Puerto: (Santoña): 863-1210*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Centro de Estudios Montañeses, Diputación Regional de Cantabria.
- Arizaga Bolumburu, B. (2002). Castro Urdiales en la Edad Media. En J. I. Fortea Pérez (Ed.). *Transiciones: Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la Mar en la Historia*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.
- Arizaga Bolumburu, B. (1998). El origen de la villa de Laredo. En V. M. Cuñat Ciscar. *Documentación Medieval de la Villa de Laredo 1200-1500*. Santander: Fundación Marcelino Botín.
- Casado Tejero, L. (1989). La organización parroquial en el espacio de la actual diócesis de Santander (790-1220). En AA.VV. *El Fuero de Santander y su época (Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario)*. Santander: Estudio.
- Cuñat Ciscar, V. M. (1998). *Documentación Medieval de la Villa de Laredo 1200-1500*. Santander: Fundación Marcelino Botín.

- Díez Herrera, C. (1990). *Cantabria en la Edad media: evolución socioeconómica (La formación de la sociedad feudal en Cantabria: la organización del territorio en los siglos IX al XIV)*, Santander: Asamblea Regional de Cantabria.
- Fortea Pérez, J. I. (Ed.). (2002). *Transiciones: Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la Mar en la Historia*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.
- García de Cortázar, J. A. (1989). Cantabria en el marco del reino de Castilla a fines del siglo XII. En AA.VV. *El Fuero de Santander y su época (Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario)*. Santander: Estudio.
- García de Salazar, L. (1492). *Bienandanzas y Fortunas de Lope García de Salazar*. Edición electrónica. <http://parnaseo.uv.es/Lemir/textos/bienandanzas/Menu.htm>
- Gil, J., Moralejo, J. L. y Ruiz de la Peña, J. I. (1985). *Crónicas asturianas*. Oviedo: Publicaciones del Departamento de Historia Medieval, Universidad de Oviedo.
- Lanza García, R. (1994). *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander: Universidad Autónoma de Cantabria.
- Sainz Díaz, V. (1986). *Notas históricas sobre San Vicente de la Barquera*, Santander: Estudio.

El puerto gaditano en el inicio del ocaso de la época colonial (1810-1812)

Luis López Molina

Introducción

En la actualidad, el comercio marítimo, la logística y los medios para abastecernos de todos los productos demandados, son aspectos económicos bien desarrollados y están al alcance de los mercados aprovisionarse de los productos que se encuentran en cualquier parte del mundo. Esto es debido a la evolución de los medios de transportes, al acercamiento de los mercados, a las zonas de almacenaje y almacenes intermedios, a las técnicas y estudios sobre logística y distribución, a los acuerdos entre los países, a las zonas de libre comercio, a las nuevas técnicas de conservación, etc...

La mayoría de estos estudios, técnicas y acuerdos internacionales, fueron desarrollados o promovidos en el siglo XX y en unos mercados donde han prevalecido, en gran medida, la estabilidad política y comercial; sobre todo a partir de la segunda mitad de la pasada centuria. Pero, ¿cuál fue el papel desempeñado por el puerto de Cádiz a principios del S.XIX, cuando las potencias mundiales se disputaban la supremacía y toda Europa estaba en guerra?

El puerto de Cádiz, que fue el más importante de España en el siglo XVIII y de los más importantes del mundo, entra en el siglo XIX como culmina el siglo anterior, solo reduciendo su importancia en los términos en los que menguaba el poder de España como potencia mundial. Por tanto el Puerto seguía siendo el más importante de la nación española, por delante de puertos de la península, insulares y coloniales de gran trascendencia.

Su éxito no venía derivado de sus instalaciones, que se podrían

resumir como insuficientes e incluso a veces precarias, en relación al gran flujo de mercancías que movía. Por lo que se destaca que la importancia del Puerto gaditano, pasó por estar en un enclave estratégico entre las dos rutas comerciales más importantes del momento: “el Mediterráneo y las Américas” y no por los atracaderos, o por la extrema facilidad en descargar la mercancía que transportaban las embarcaciones que allí llegaban.

Si bien, este factor negativo pudiera parecer que frenara cualitativamente el acceso al puerto de Cádiz en aquella época, los servicios que se ofrecían desde él, compensaban esas carencias. La ciudad contaba con los instrumentos del comercio a larga distancia: consignatarios, banca comercial, seguros marítimos, relaciones profundas con otros grandes puertos, consulados, etc. Lo que la dejaba en una situación, no solamente de un centro portuario de redistribución de productos, sino que era una agencia distribuidora del capital comercial, del crédito y de la información del mercado, que proporcionaba un amplio abanico de servicios, suministros y cargas de reexportación.

Desde 1808, España se encontraba en guerra con la Francia napoleónica, que consiguió ocupar gran parte del país en los años sucesivos. Fue en febrero de 1810, cuando dichas tropas llegaron a las inmediaciones de la Isla de León y Cádiz, la única vía terrestre por la que la ciudad gaditana tenía acceso al resto de la Península Ibérica, según se puede ver en la imagen I, así como la línea roja que marcaba el inicio de las tropas francesas que iban a sitiar ambas poblaciones.

Embarcaciones, banderas y funciones

Embarcaciones

Si tenemos en cuenta la trayectoria del bloqueo según el número de embarcaciones que entraron en el puerto de Cádiz, podemos constatar que 1810, fue el año que mayor número de embarcaciones recibió, después 1811 y por último 1812. Ver cuadro I.

Con respecto a las salidas, la tendencia fue similar, aunque en cómputos generales, el número de embarcaciones entradas, fue mayor que el número de las que salieron.¹

¹ Ello pudo ser debido a varios motivos. Por ejemplo, que alguna de estas embarcaciones tuviera su base en el puerto de Cádiz o que por alguna razón, un número de embarcaciones salieran sin ser indicado.

Cuadro I. Entradas y salidas en el puerto de Cádiz en 1810, 1811 y 1812.

Embarcaciones relacionadas con el puerto de Cádiz	1810		1811		1812		Total por nacionalidad en el trienio		
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entradas totales	Salidas totales	Entradas y Salidas
Unidades	7.010	3.615	6.911	4.265	3.755	2.971	17.685	10.851	28.536
Británicas	17,69%	26,39%	13,93%	20,47%	12,46%	24,50%	15,10%	23,55%	18,31%
Españolas	67,25%	53,47%	73,72%	67,15%	66,76%	54,70%	69,64%	59,18%	65,66%
Estadounidenses	4,31%	6,92%	4,01%	5,44%	5,83%	6,87%	4,51%	6,32%	5,20%
Portuguesas	10,17%	11,40%	6,67%	4,64%	13,24%	11,34%	9,45%	8,73%	9,17%
Otras Nacionalidades	0,71%	1,83%	1,66%	2,30%	1,70%	2,59%	1,29%	2,22%	1,65%

Elaboración propia

De los treinta meses que duró el bloqueo, el único año que tuvo todos sus meses los accesos terrestres bloqueados fue 1811. En el otro extremo estaría 1812, siendo el año de la serie analizada, que más meses tuvo los accesos terrestres abiertos.

Si hacemos un promedio mensual del número de embarcaciones que entraron en el puerto gaditano, en el período en el que los accesos estaban inutilizados, nos encontramos que en 1810 entraron de media 612 embarcaciones al mes, 576 en 1811 y un total de 340 embarcaciones mensuales en 1812. Esto supone que en 1811 decrecieron las entradas de embarcaciones en un 5,88% y que en 1812 también disminuyeron, siendo en este último caso, un 44,4% respecto a los datos iniciales de 1810.

Banderas

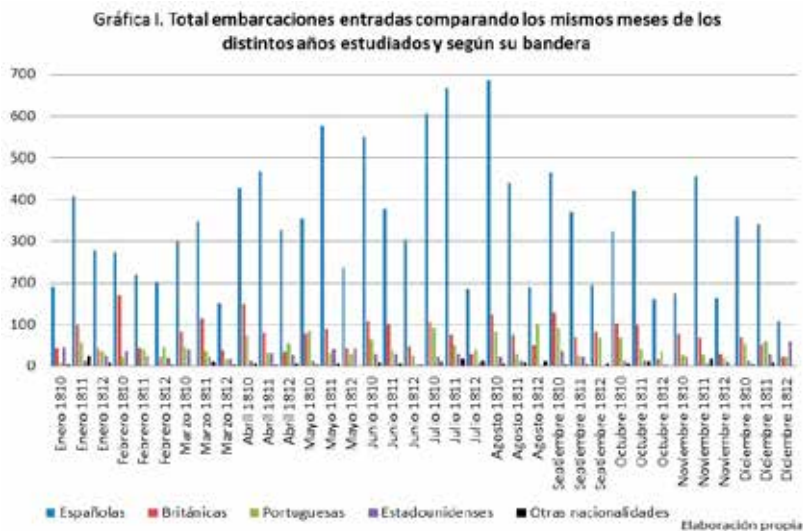
Las relaciones mercantiles que poseía el comercio de Cádiz, con las embarcaciones de las distintas banderas entre los años de 1810 y 1812, fueron en aumento según avanzan los meses en el año del inicio del bloqueo.

Para hacer una relación de las embarcaciones entradas en el período, se estima importante destacar el pabellón que portaban las mismas. Pues además de las españolas, las banderas de las embarcaciones que transitaron el puerto de Cádiz fueron:² argelinas, austriacas, británicas, estadounidenses, danesas, francesas, hambur-

² Por orden alfabético.

guesas, jerosolimitanas, marroquíes, oldemburguesas, otomanas, papemburguesas, portuguesas, prusianas, rusas, sardas, sicilianas y suecas.

A pesar del nutrido número de banderas extranjeras que se dieron cita en la Bahía gaditana, las más representativas, medidas por el número de veces que aparecía dicho pabellón en el puerto de Cádiz, fueron las británicas, seguidas de las portuguesas y, apareciendo en último lugar, las estadounidenses. Es por ello que en la gráfica I, solo se introduce, junto a la española, estas tres banderas extranjeras, insertando el conjunto de las restantes bajo una denominación global titulada; Otras nacionalidades.



Funciones

Otra clasificación que nos ayudaría a conocer mejor la naturaleza del tráfico de embarcaciones, sería introduciendo una nueva variable, que determinara la funcionalidad de la embarcación en cuestión.

Las funciones más representativas, en todo el trienio, fueron las destinadas al comercio, o mercantes, y las militares, o de guerra.³

Volviendo a realizar el análisis del promedio mensual del número

³ Otras funciones fueron; correos o paquetes, transportes, rentas, corsarias, tráfico, etc.

de embarcaciones arribadas, centrado exclusivamente en las que no tenían relación con la guerra, es decir, en las mercantes, el número de ellas llegadas a Cádiz fueron, de media mensual, 530 unidades en 1810, 498 en 1811 y 306 en 1812, lo que se desprende que las embarcaciones arribadas a dicho puerto descendieron en un porcentaje menor, aunque no llegó a desconfigurar del todo el resultado, dándose la mayor variación en 1812.

Si comparamos este nuevo dato con el total de embarcaciones entradas en 1810, resulta un 6,03% para 1811 (frente al 5,88% anterior) y de un 42,26% en 1812, (frente al 44,4% ya indicado, lo que reduce la diferencia en un 2,10%).

Mercancías y tamaño de las naves en las que se transportaban

Mercancías

Al puerto de Cádiz, llegaron por mar más de 490 tipos distintos de productos, siendo los más representativos: carbón, vino, leña, aceite, paja, fruta, ganado vacuno, trigo, aguardiente, verdura, naranjas y papel, entre muchas otras. Algunos de ellos eran para el abastecimiento básico de la ciudad y otros para destinarlas a la actividad comercial con las provincias de ultramar o, en el caso de los productos procedentes de allí, para redistribuirlos por las distintas regiones españolas y europeas que los demandaban.

La Isla de León y Cádiz, eran un enclave que no se podía autoabastecer, por lo que dependían del comercio para cubrir sus necesidades, como bien le citó D. Eusebio de Bardaxi al Embajador británico Mr. Henry Wellesley en una carta en respuesta a una reclamación realizada por el General Graham, Jefe de las Fuerzas Británicas en Cádiz, por la falta de suministros para la tropa británica en dicha ciudad:

[...] La Isla y Cádiz son dos puntos aislados que nada producen y donde todo venía de la costa vecina. Cortada la comunicación con ella no queda más arbitrio que acudir a puertos muy distantes, y como la vida del Mar depende de los vientos, es siempre incierta y larga. Se trata de que es necesario proveer desde el carbón inclusive hasta todo lo que es necesario para la vida: que no hay leña, maderas, ni aún arbustos para hacer las faginas[...] (The National Archives – Londres).

Esto aclara que la mercancía que los comerciantes ubicados en Cádiz usaban como base de sus negocios, no provenían o se extraían de la misma ciudad, sino que Cádiz actuó en todo este tiempo como un centro logístico, en el que se recibía la mercancía que iba para las américas y se reubicaban en embarcaciones más apropiadas para ese tránsito y viceversa.

Esta justificación, replicada a la perfección por el Secretario de la Regencia, es la que se toma como argumento para explicar la caída en 1812, de las salidas desde el puerto de Cádiz. Dicha reducción fue proporcional a las sufridas por las entradas, según se podía interpretar en la gráfica I, en tanto que un descenso de la mercancía importada era razón suficiente para frenar el tráfico mercantil en el que se basaba el comercio gaditano.

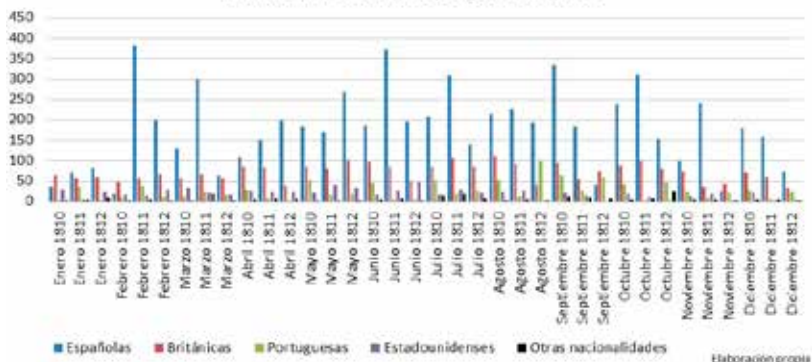
Esa actividad comercial era tan dependiente de las importaciones que cualquier suceso acaecido, provocaba la interrupción de esta. Que a su vez, era muy dependiente de los estados del tiempo y de la mar, pues la propulsión de las embarcaciones, seguís siendo a vela.

Un ejemplo de este tipo de sucesos, se recoge de un extracto de una carta que envía el Vicecónsul británico, en el Campo de Gibraltar, a la Regencia de su país el 28 de noviembre de 1811, instando a que se estableciera un período de cuarentena para las embarcaciones llegadas de Cádiz, por haber allí un posible brote de fiebre amarilla.

En consecuencia, el puerto gaditano, y todos los que como él gozaban de una estratégica situación y no poseían unidades productivas o extractivas que le aseguraran su independencia y suministro en estos casos, ya fuera por no disponer de las mismas o, como el caso de Cádiz, por no tener el enclave las características intrínsecas necesarias para destinar a la industria primaria, sufrían en exceso antes situaciones como las descritas anteriormente y que desencadenaban reducciones significativas en el cómputo general de la actividad comercial, como se puede ver en la gráfica II.

En ella también se puede apreciar, con suma facilidad, los descensos mensuales generalizados que sufre el puerto de Cádiz en 1812, con respecto al total mensual de las salidas de embarcaciones relacionadas con los mismos meses de los años anteriores.

Gráfica II. Total embarcaciones salidas comparando los mismos meses de los distintos años estudiados y según su bandera



Tamaño

La cantidad exacta de mercancías que entraba con cada embarcación, ha sido un dato que escasos registros, de los encontrados y consultados, indicaban, por lo que el dato anterior que desprendía que el año que mayor número de embarcaciones habían arribado al puerto de Cádiz era 1810, no necesariamente indica que ese fue el año de la serie analizada que más mercancía entró por mar.

Para establecer si realmente existe una relación entre la contracción de embarcaciones entradas y salidas con la disminución del total de mercancía entrada en el puerto de Cádiz, se introduce en el estudio otra variable que tenga en cuenta la capacidad de carga de esas embarcaciones entradas.

Esa variable vendrá determinada por el tamaño que poseían dichas naves: mayores, intermedias y menores.

De entre las mayores, la media mensual de entrada, en los que el bloqueo estuvo activo, fue de 129 embarcaciones en 1810. De 102 en 1811, (un 21,17% menos) y 60 en 1812, (un 53,65% menos que en 1810), lo que hace un total de 3.122 embarcaciones mayores entradas durante todo el bloqueo.

Las cantidades mensuales de las embarcaciones medianas entradas, fueron de 104 en 1810, 105 en 1811, (un incremento del 0,56%, siendo este dato la única media comparada con 1810 que la superó⁴)

⁴ Las cantidades con las que se comparan las del año de 1810, son las de 1811 y 1812.

y de 71 en 1812, (un 31,61% menos que en 1810), lo que hace un total de entradas medianas en el período del bloqueo de 2.698 buques.

Por último, en relación con las embarcaciones menores entradas, en 1810 fueron de 378 de media al mes, en 1811 de 370 unidades, (un 2,31% menos) y en 1812 de 210 embarcaciones, (un 44,55% con respecto a 1810).

Todo ello resulta que 10.265 buques entraron en Cádiz en los meses que la ciudad estuvo bloqueada, desde febrero de 1810 hasta agosto de 1812.

Si atendemos al resultado de embarcaciones entradas en el período del bloqueo y lo cruzamos con la capacidad de carga de las mismas, se puede afirmar que el año que más mercancía entró en el puerto gaditano fue el de 1810.

Puertos

El puerto de Cádiz tuvo relación mercantil con más de 360 puertos en los 36 meses analizados. Unos eran puertos emisores de la materia prima que el comercio de Cádiz necesitaba para su actividad mercantil, otros eran receptores de productos, otros recibían productos americanos y enviaban productos autóctonos, etc.

De entre estos puertos, se puede destacar los de entrada, es decir, que enviaban sus barcos con mercancías a Cádiz; Gibraltar, Ayamonte, Huelva, Algeciras, Tavira, Cartaya, Faro, Lisboa, Moguer, Alicante, Tarifa, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Tánger (Marruecos), Lepe, Villanueva de Sitges (Barcelona), Cartagena, La Habana, Sevilla,⁵ Higuera (Isla Cristina), Almería, Londres, Coruña, Portsmouth (UK), Mallorca, Sanlúcar de Barrameda,⁶ Estepona, Veracruz (México), Philadelphia (Pensilvania - EEUU), New York, Vendrell (Tarragona), Malta, Tarragona, Lagos (Portugal), Terranova (Canadá), Salou, Valencia, Falmouth (Cornualles - UK), Boston, Baltimore (Maryland - EEUU), etc...

Así como los que volvían a sus puertos de origen, con o sin carga: Tarifa, Lisboa, Gibraltar, Cartagena, Veracruz (México), Tavira, Faro,

⁵ En los períodos en los que la ciudad no estuvo ocupada por las tropas francesas.

⁶ Mismo caso que Sevilla.

Tánger (Marruecos), Coruña, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Montevideo, La Habana, Tarragona, Londres, Alicante, New York, Canarias, Philadelphia (Pensilvania - EEUU), Puerto Rico, Boston, Algeciras, Falmouth (Cornualles - UK), Carril, Vilanova de Portimão (Portugal), Inglaterra (en general), Ayamonte, Lagos (Portugal), Vigo, Baltimore (Maryland - EEUU), Lima (Callao de), Galicia, Malta, Idra (Grecia), etc...

Embarcaciones con sus banderas, puertos y mercancías

Llegados a este punto podemos hacer una interacción con los tres grandes bloques analizados:

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras, fueron las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. Esta mercancía se destinaba, no solo al abastecimiento de la urbe, sino que también se reexportaban a los destinos donde eran más demandados.

La mayor parte del vino que se recibía en Cádiz, así como el aguardiente, venían de la costa este de España, concretamente de las costas de Cataluña y de las del Levante español, subrayando entre estas poblaciones a Villanova de Sitges.

La fruta, como generalidad, provenía de todos los destinos, resaltando Estepona y Huelva. Si nos centramos, concretamente, en las Naranjas, era esta última población del Condado de Niebla, la que enviaba a nuestro puerto la mayor cantidad de las mismas.

Con respecto al aceite, entre las poblaciones de Huelva, Cartaya, Ayamonte y Moguer, se repartieron más del ochenta por ciento del total que se desembarcó en el puerto gaditano.

Las verduras solían provenir del suroeste de la península, es decir del Huelva y el Algarve, así como la leña y las tablas, destacándose Cartaya entre los puertos de origen.

La harina, de trigo y maíz, fue otro producto que tuvo una gran trascendencia y que se recibió en grandes cantidades, transportados en bergantines o fragatas y mayoritariamente desde los Estados Unidos, más concretamente desde Philadelphia, Baltimore, New York, etc.

Estas embarcaciones costaneras solían volver, a sus lugares de partida, con los distintos productos a los que los comerciantes lugareños no tenían acceso, si no era vía Cádiz. Entre estos bienes, que

se encontraban en el mercado gaditano y que se distribuían a otros puertos, solían estar los denominados frutos.⁷ Éstos englobaban semillas y otros productos de la naturaleza que solían venir desde la Habana, Veracruz, Montevideo, Puerto Rico, etc... en embarcaciones mayores españolas.

Un producto de los más preciados y muy importante para Cádiz y para España fue la plata. Hasta doscientas veintitrés embarcaciones transportaron plata a Cádiz. Provenientes, sobre todo, de la América española (destacando los puertos de Veracruz, Lima, La Habana, Montevideo y Puerto Rico). En su mayoría llegaron en barcos españoles, tanto de guerra como mercantes, exceptuando algunos ingleses de guerra, que participaron en alguna ocasión en el transporte de caudales desde América a la Regencia en Cádiz. La plata vino en onzas y ya convertida en Pesos Fuertes.⁸

Teniendo en cuenta todos estos datos, las mercancías provenientes desde los puertos más cercanos, fueron tan importantes como aquellas que cruzaban todo el océano para llegar al puerto gaditano. Unas abastecieron a la ciudad y otras fueron el instrumento necesario para realizar la actividad económica que los comerciantes de Cádiz basaban en su puerto.

Retroceso del tráfico mercantil en el puerto de Cádiz

Atendiendo al conjunto de datos formados a través de los distintos análisis realizados hasta este momento, llegamos a un punto en el que se ha confirmado que a partir de 1811, aunque en menor medida, pero sobre todo en 1812, las relaciones mercantiles de Cádiz, reflejadas en el movimiento de buques y mercancías en su puerto, comienzan a descender.

¿Se había reducido la necesidad de abastecer el mercado interno

⁷ Ver imagen V, en la que se enumera los frutos entrados en Cádiz en 1810. Relación que se extrae de una carta que D. Pedro de Sousa y Holstein, embajador portugués en España, envía a su Regente portugués en Lisboa, conjuntamente con cartas y otros extractos para la Regencia portuguesa que se encontraba en el Río de Janeiro.

⁸ De prácticamente la totalidad de los puertos americanos, provinieron alguna cantidad de caudales, ya fueran en Pesos Fuertes, es decir, plata u oro acuñada, como también sin acuñar.

gaditano en los años de 1811 y 1812?

Obviamente la respuesta a esta cuestión es que no. Más bien, todo lo contrario, como aparece en un edicto de la Junta de Gobierno para prohibir la exportación de productos de primera necesidad, encontrado en el Archivo da Torre do Tombo (MNE CX. 654. Legajo 4. Oficio N° 42) y firmado por su secretario, D. Manuel María de Arce:

[...] Que todo el aceite, jabón, vino blanco, vinagre y toda clase de comestibles que se hallen embarcados en Bahía para cualquier destino que sea, se prohíbe su salida por ahora; pero no su desembarco y venta en esta plaza, si sus dueños la tuviesen por conveniente. Que queda en su fuerza y vigor el edicto publicado en 25 de enero y ratificado en 4 del presente, que deja en toda su franquicia de derechos a los comestibles con lo demás en el contenido, que no esté en oposición con la presente disposición. Que cualquier fraude contra lo aquí ordenado sufrirá la pena de confiscación del total valor, y destierro perpetuo del contraventor. Y para que llegue a noticia de todos y tenga su cumplimiento se manda publicar y fijar en Cádiz a 13 de febrero de 1810.

En él, se pone de manifiesto que el mercado gaditano precisaba un mayor avituallamiento, que iría aumentando debido a que la demanda interna se incrementaba proporcionalmente según lo hacía el crecimiento demográfico en la metrópoli.⁹

No obstante, para fundamentar la negación a la respuesta anterior, habrá que definir, previamente, que embarcaciones coparon el mercado que aprovisionaba a la ciudad y cuál fue su tendencia en 1812.

⁹ En esta dirección se encuentran diversos documentos oficiales en el Archivo da Torre do Tombo, en las que algunas autoridades de Cádiz o de España en Cádiz, como el General Blake, el secretario de Estado, D. Eusebio de Bardaxi, el secretario de la Junta de Gobierno D. Manuel María de Arce, el Gobernador de Cádiz D. Juan María Villavicencio, etc. , hacían circular órdenes en momentos concretos del período mencionado, en el que prohibían que embarcaciones surtas en el puerto de Cádiz que tuvieran cargas en sus bodegas, sobre todo víveres, salieran con ellas para venderlas. El incremento de la población de Cádiz y de la Isla de León, fue una constante en toda la guerra de la Independencia, debido a que fueron de las pocas poblaciones españolas peninsulares que no sufrieron ocupación por parte de las tropas napoleónicas.

Importación para el abasto de Cádiz

Si atendemos a analizar que banderas se encargaron de surtir a la ciudad de Cádiz de lo necesario que demandaba cualquier sociedad de la época, para nutrir a su población, nos encontramos con dos banderas predominantes y otras dos que también tuvieron una aportación destacadas.

Las destacadas fueron las británicas y las estadounidenses, pero en el cómputo total, no representan una variedad apreciable para una sociedad como la gaditana, con la excepción del bacalao, que traían algunas embarcaciones del Reino Unido, así como las harinas que portaban los buques estadounidenses.

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras fueron, destacadamente, las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. La mercancía portuguesa, de gran diversidad, se destinaba mayoritariamente, así como el bacalao y las harinas ya mencionadas en el apartado anterior, al abastecimiento de la urbe. Al igual que lo hacía una parte de las mercancías provenientes en embarcaciones nacionales. El resto de las mismas, se reexportaban a los destinos donde eran más demandados o donde hubiera sido indicado por el dueño o consignatario de la misma.

De esta manera, Portugal se constituía como la bandera extranjera que más embarcaciones mercantes aportaron en el período analizado, incluso por delante de las del Reino Unido.¹⁰

Cuadro II. Embarcaciones mercantes extranjeras predominantes en el puerto de Cádiz

Leyenda					
Embarcaciones Portuguesas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.	Año	Cantidad	Embarcaciones británicas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.	Año	Cantidad
	1810	688		1810	614
1811	447	1811	360		
1812	482	1812	198		
Total	1620	Total	1172		

Elaboración propia

¹⁰ A pesar de que en términos globales, es decir, introduciendo el conjunto total de funcionalidades; Guerra, Mercante, etc., la bandera británica fue la extranjera más repetida en los registros del puerto de Cádiz, como se aprecia en el cuadro I, con el siguiente orden: 15,1% UK, 9,45% Portugal y 4,51% EEUU.

Si hubiera habido un descenso en la demanda interna de la ciudad, habría habido uno proporcional entre las embarcaciones que abastecían, al puerto gaditano, de alimentos y productos perecederos; es decir, en la entrada de las embarcaciones costaneras, representadas en su mayoría, por las embarcaciones menores.

Sin embargo, no se puede analizar estos datos introduciendo a las dos banderas, española y portuguesa, debido a que en el caso de las españolas, si se hubieran reducido las exportaciones de Cádiz, se hubiera reducido también la necesidad de entrada de este tipo de mercancías para su expedición a Ultramar;¹¹ por lo que proporcionalmente se deduce que las embarcaciones menores españolas se podrían reducir, tanto por esta razón, como por el inicio de la liberación de los puertos ocupados por los franceses y habilitados a comerciar con las provincias americanas.

Debido a estos motivos expuestos, para determinar si la reducción del número de embarcaciones, tanto llegadas como salidas al puerto gaditano, era por la disminución de la necesidad de abastecerse de Cádiz o por otro motivo, habrá que determinar la tendencia que proyectó las entradas de embarcaciones costaneras portuguesas en 1812, frente a los años antecesores.

Del total de embarcaciones mercantes portuguesas, de todos los tamaños, que se dieron cita en el puerto de Cádiz en el período de estudio; 482 Uds., el 79,26% eran embarcaciones menores, el 20,54% eran embarcaciones medianas y el 0,20%; es decir, una embarcación, eran mayores.

Del total de las embarcaciones menores, se desprende que las entradas de 1810 y 1812, permanecieron constantes y con una cantidad pareja de 383 embarcaciones en 1810 y 382, en 1812. El dato que difiere con respecto a la estabilidad de entradas de embarcaciones menores portuguesas en el trienio, lo origina 1811, en el que el porcentaje de llegadas fueron del 22%, frente al 34% respectivamente que tuvieron 1810 y 1812.

¹¹ Entre esta mercancía enviada desde Europa, vía Cádiz, a las provincias americanas destacaban; el vino, aceite, papel, correspondencia, ferretería, tejidos, lozas, etc.

Cuadro III. Embarcaciones menores mercantes portuguesas

Año	1810	1811	1812	Total
Entrada	383	216	382	981

Elaboración propia

Por lo que se demuestra que el motivo de la reducción del negocio comercial gaditano, en términos totales, no se le pudo achacar al descenso del consumo interno, por lo que la razón habrá que buscarlas fuera de los límites de la ciudad.

Contracción de las exportaciones gaditanas en términos globales

Tras el análisis anterior, se llega a la deducción de que dicha deflación del comercio, fue derivada debido a una reducción por la vertiente de las exportaciones; concretamente de las que salían desde Cádiz hasta América.¹² Estas reducciones vinieron determinadas por las siguientes situaciones:¹³

1º.- La primera razón se debió a la recuperación del *statu quo* de las poblaciones ocupadas. Es decir, según se iban liberando del control francés las localidades costeras españolas, éstas fueron retomando el comercio directo (previo aviso y habilitación de la embarcación en Cádiz), con los puertos de ultramar con los que solían tener relaciones mercantiles antes de que fueran ocupados por las tropas napoleónicas.

Esta razón no debería afectar, en gran medida, al conjunto de las exportaciones que se realizaban desde el puerto de Cádiz, ya que éste, seguía siendo el puerto de referencia en aquel tráfico, englobando entre el 70 y el 90 % del mismo.

2ª.- Como segunda razón y con mayor peso específico en términos globales, se posicionó la liberalización del comercio.

Esta medida habilitó a las embarcaciones extranjeras, que antes traían su mercancía a puertos autorizados y entre los que predominaba Cádiz, a comerciar directamente con dichas provincias, por lo

¹² Entendiendo América como las colonias españolas en dicho continente.

¹³ Se ordenan de menos a más relevantes, en relación a la disminución que provocaron.

que ya no tenían la obligación de utilizar estos puertos facultados en el comercio con las colonias que servían como centros logísticos que redistribuían los productos a la España de ultramar.

Los países que más se vieron beneficiados por la medida fueron: británicos, estadounidenses y portugueses.

3ª.- Como última razón de peso aparece el inicio de los movimientos emancipatorios, en los que poblaciones que tradicionalmente se nutrían de los productos españoles rompieron, progresivamente, relaciones con la madre patria.

Esta razón se iguala en importancia con la liberalización del comercio, que motivó la reducción de salidas de embarcaciones españolas a puntos de Hispanoamérica, pasando a ser las banderas extranjeras las que facilitaron y se beneficiaron de ese suministro, llegando a acaparar ese nuevo mercado.

Los tres países mejor posicionados para avituallar a dichas provincias fueron (por orden alfabético), EEUU, y paradójicamente los aliados de España, Gran Bretaña y Portugal (éste último desde su colonia brasileña).

Sin embargo, para observar el prejuicio que sufrió el puerto gaditano, debido a las medidas anteriores mencionadas, deberíamos analizar las entradas y salidas de algunos de los puertos americanos más relevantes para España a comienzos de 1810 y comparar esos datos entre el resto de los años analizados: 1811 y 1812.

No obstante y antes de comenzar el análisis, hay que destacar que en el trienio entraron y salieron un total de 831 embarcaciones desde o para las colonias de ultramar, en o desde el Puerto de Cádiz. De las cuales; 483 entraron desde América y 348 partieron para aquellas provincias.

Sin embargo, el sumatorio de las embarcaciones relacionadas con los puertos americanos, conllevó un total de 1.091 unidades. Esa diferencia en el dato no significa un error, sino que a veces una misma embarcación partió desde varios puertos o llegó a más de uno, prevaleciendo la relación bis a bis de un puerto americano concreto, con el de Cádiz, sin tener en cuenta que la embarcación que los unió en dicho tráfico, también pudiera haber unido, mediante la misma, al puerto de Cádiz con otro puerto americano en el mismo viaje.

De esta forma de analizar la información, se extrae que de las

1.091 relaciones encontradas, 641 eran de entradas y 450 de salida, destacando puerto a puerto en la gráfica siguiente.



Análisis de los puertos americanos más relevantes



De entre todos los puertos de la gráfica III, se van a estudiar separadamente los nueve que más relación tuvieron con Cádiz. Siendo el primero de ellos el de la Habana. Esta tendencia de decrecimiento que muestra el resultado del análisis de La Habana, va a ser la tendencia general para los siguientes ocho puertos, en particular, y para los veinticinco restantes, en general.¹⁴

¹⁴ El total de puertos que indican que van o vienen de las provincias americanas, ascienden a un total de treinta y cuatro diferentes. A estos hay que añadir dos registros más, denominados: América Septentrional y América

El siguiente puerto en relevancia, según el número de veces que se mencionó dentro de los registros de entrada y salida del puerto de Cádiz, fue Veracruz (México), con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 29% en las salidas del mismo año, 17% en las entradas de 1811, 18% en las salidas del mismo año, 8% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

El caso de Montevideo es paralelo al de Cádiz, por lo que una vez hayamos analizado que sucedió con la relación portuaria de ambas ciudades en la península, estudiaremos la tendencia que se dio entre ambas en el cono sur.

Cuadro IV. Total entradas en el puerto de Montevideo frente a la aportación de las embarcaciones llegadas desde Cádiz.

Embarcaciones entradas en el puerto de Montevideo			Aportación del puerto de Cádiz a las entradas en Montevideo en el trienio	
Año	Entradas	Variación %	Embarcaciones entradas desde Cádiz. % sobre el total de entradas	Reducción %
1809	141	-	-	-
1810	229	+62,41%	20,52%	-
1811	191	-16,60%	8,37%	-59,21%
1812	104	-45,55%	6,73%	-20,00%
1813	77	-26,00%	-	-

Elaboración propia

Las relaciones portuarias entre Cádiz y Montevideo entre 1810 y 1812 se resume con los siguientes porcentajes: 30% referente a las entradas de 1810, 32% en las salidas del mismo año, 14% en las entradas de 1811, 12% en las salidas del mismo año, 7% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año

Puerto Rico fue el segundo puerto insular de ultramar, en importancia en el tráfico con el puerto de Cádiz. El 18% del total de embarcaciones llegaron en 1810, 21% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1811, 20% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año.

El puerto de La Guaira, se diferencia de otros puertos, por tener una relación muy alta de entradas frente a salidas. El 74% fueron

Costa Firme. Estos aparecen en dieciocho ocasiones, ocho de entrada y diez de salida.

entradas en 1810, frente al 11% de las salidas del mismo año. El 13% perteneció a las entradas de 1811 y el 2% a las de 1812, sin reflejar salidas en esos dos años.

El Callao de Lima aparece como el primer puerto en importancia de los existentes en la América española del Pacífico, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 26% en las salidas del mismo año, 12% en las entradas de 1811, 16% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

Desde Cartagena de Indias entraron 17 embarcaciones y salieron 16. El 30 % fueron entradas en 1810, frente al 40% que fueron las salidas de dicho año. El 21% referente a entradas en 1811 y el 9% a las salidas de dicho año. En relación con los demás puertos analizados, por orden de tránsito entre América y Cádiz, éste no tuvo trato con el puerto gaditano en 1812.

El puerto de Buenos Aires siguió manteniendo relación con el gaditano, a pesar de que su Junta rompió relaciones, en mayo de 1810, con la Regencia española, instalada en Cádiz. Por lo que el tráfico entre ambos puertos, aunque mucho menor, siguió existiendo. Del total de las embarcaciones relacionadas entre ambos puertos, las cantidades en porcentajes fueron: 42% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 11% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 4% en las entradas de 1812 y 4% en las salidas del mismo año.

Como último puerto americano analizado, en relación a los nueve que mantuvieron una mayor relación con el puerto de Cádiz, aparece Campeche, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 26% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 13% en las entradas de 1812 y ninguna embarcación salió de dicho puerto hacia el de Cádiz en 1812.

Como resumen a toda esta investigación, que destaca el tráfico entre los puertos americanos y el de Cádiz, se debe hacer un especial análisis al conjunto del tránsito que movió el Río de la Plata con Cádiz, pues los dos puertos principales de dicha zona, se encontraron entre las 9 ciudades hispanoamericanas que mayor número de embarcaciones enviaron y recibieron en su relación con la ciudad gaditana.

El sumatorio de las entradas que ambos puertos recibieron en 1810 derivadas del comercio con Cádiz, ascendió a 52 embarcaciones, saliendo de los mismos 54 hacia el puerto gaditano. En 1811, siguiendo la tónica general ya analizada, arribaron un 50% menos de embarcaciones desde el mismo origen; 23 unidades, saliendo desde el Río de la Plata hacia la Bahía gaditana un total de 17. Por último y para terminar de confirmar la decadencia en las relaciones portuarias, en 1812 llegaron 11 embarcaciones a ambos puertos, más del 50% de reducción con respecto a 1811 y si lo comparamos con 1810, la disminución asciende a un 78,85% de embarcaciones llegadas. Por último, las salidas de aquella comarca para Cádiz en ese último año fueron de 8 embarcaciones.

Como ya se explicaba al inicio de la introducción de las gráficas, el número de embarcaciones que se incluye es la cantidad que una embarcación llega o sale de un puerto, por lo que si una misma embarcación salió de Buenos Aires y arribó en Montevideo, para cargar mercancías, y a continuación puso rumbo a Cádiz, el sumatorio respecto al anterior análisis, sería de dos embarcaciones, cuando realmente la embarcación que sale de ambos puertos es la misma. Es por ello que se vuelven a introducir los datos del conjunto de ambos puertos, teniendo en cuenta las arribadas entre estos puertos, por lo que si un buque salió de Cádiz para ambos puertos, solo se contará una vez y lo mismo, para el caso contrario.

Por lo tanto, en el caso de entradas, ascendería a un total de 76 embarcaciones en el período, siendo 50 de 1810, 17 de 1811 y 9 de 1812. Con respecto a las salidas, las cantidades se asemejan mucho, así como la proporción del descenso total; 47 embarcaciones en 1810, 16 salieron en 1811 y 7 en 1812. Todo ellos hace un total de 70 embarcaciones reales salidas para el puerto de Cádiz como sumatorio de ambos puertos.

Las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas en Buenos Aires y sin hacer escala en Montevideo, sumaron un total de diez embarcaciones. De las cuales, todas eran mercantes y el 90% (9 Uds.) eran españolas y el 10% (1 Ud.) de bandera británica.

El tiempo medio de llegada de las diez embarcaciones fue de 89 días y los años en los que se dieron estas salidas, fueron en los de 1810 y 1811.

Las mercancías que transportaron hasta el puerto de Cádiz, fueron: cascarilla, crin, estaño, lana, pesos fuertes (en plata y oro), plumeros, puntas de cuernos y suelas.

Las salidas desde el puerto gaditano para la ciudad porteña, sin descargar mercancías en Montevideo, reunió un total de cuatro embarcaciones, todas mercantes, siendo el 50% españolas y el resto de bandera británica.

Paradójicamente, la duración del viaje inverso, es decir, Europa hasta América, era bastante inferior, tardando de media unos 68 días. Y estas salidas se realizaron en los años de 1810 y 1811.

La mercancía más usual que se exportaba desde Cádiz a aquel puerto, era de; aceite, papel (blanco), sal, vino blanco, vino carlón y vino tinto.

En el caso de las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas exclusivamente en Montevideo, congregó un total de 48 unidades, de los que 39 eran mercantes y 7 de guerra.

Las banderas que portaban, eran mayoritariamente españolas, 46 Uds. de las 48 totales. Siendo las dos restantes de bandera británica.

El tiempo medio de llegada a Cádiz fue de 97 días. Apareciendo en los tres años del período analizado; 1810, 1811 y 1812.

Las mercancías predominantes, algunas exclusivas de la zona y otras que habrían utilizado el puerto de Montevideo como centro logístico para su envío a la Península Ibérica, eran; algodón, carne de tasajo,¹⁵ chapas de cuernos, cobre, correspondencia del Real Servicio y privada, crin, cueros, estaño, lana, madera, oro, pasajeros, pesos fuertes, pieles, plata, plumeros, quina, sebo, suelas, tablones y velas.

En el sentido contrario, las salidas desde Cádiz para Montevideo sin descargar mercancía en Buenos Aires, fueron un total de 60 embarcaciones. De ellas, 57 eran mercantes y 7 de guerra. Volviendo a predominar mayoritariamente las españolas, teniendo una duración media del viaje de 74 días.

Los distintos productos llegados desde Cádiz a Montevideo, eran;

¹⁵ A veces aparece como carne salada, pues su medio de conservación era una salmuera a base de agua y sal. Esta carne solía enviarse mayoritariamente a Cuba, ya que era usada para alimentar a los esclavos. En este período, se destinó también a Cádiz, muchas veces como donativo, para ayudar a alimentar a las tropas que luchaban contra el poder napoleónico.

aceite, alquitrán, alcayatas, arroz, avellanas, bacalao, barriles, bombas, brea, bulas, canela, cañones, cerveza, clavazón, cobre, Constitución española de 1812, correspondencia del Real Servicio y privada, cristales, cuadernos, empleitas, esteras, felpudos, ferretería, hierro, hoja de lata, jabón, jamones, jaulas, ladrillos, licores, lozas, mercería, morteros, noticias (periódicos y gacetas), obuses, paños, papel, pasajeros, perchas (para la cetrería), piedras de Tahona, pimienta molida, redondeles, rejas de arar, ropa, sal, salmón, seda, tablas, té, tropa, vinagre, vino blanco, vino de Málaga, vino de Jerez, vino tinto y jarcia.

Y como dato final, las entradas en Cádiz, cargadas en ambos puertos, ascendieron a 18 embarcaciones, con unos tiempos medios y tipos de mercancías similares. Siendo las salidas desde Cádiz para dichos puertos de 6 embarcaciones.

Tamaños de las embarcaciones de ultramar

Una vez analizadas las tres razones que provocaron el descenso entre el tráfico marítimo mercantil gaditano, con el resto de los puertos con los que había tenido relación, medido por el número de embarcaciones que entraron y salieron desde Cádiz, podríamos añadir una cuarta razón, basada en el posible aumento del tamaño de las embarcaciones que se encargaron de transportar dichas mercancías.

Para corroborar o rechazar esta nueva hipótesis, se extrae el número de embarcaciones procedentes de las provincias de la América española en los años del trienio analizado. En 1810 entraron 245 embarcaciones, en 1811 las procedentes desde dicho origen ascendieron a 144, lo que conllevaba una disminución con respecto al año anterior del 41,22 %, y por último, en 1812 entraron 94 embarcaciones, el 61,63% menos en comparación con 1810.

Con respecto a las salidas de embarcaciones desde el puerto de Cádiz hasta el mercado colonial americano, las cantidades fueron para 1810 de 201 naves, frente a las 107 embarcaciones salidas en 1811, (un 47,76% menos), y los 38 buques que partieron del puerto gaditano, para dicho destino, en 1812, (un 81,09% menos que en 1810).

Este nuevo planteamiento aceptaría que el volumen del comercio se mantuvo, indiferentemente al número de embarcaciones que entraron o salieron desde los puntos analizados, siempre y cuando, el tamaño de las embarcaciones implicadas hubiera aumentado de un año a otro.

Por lo que si analizamos el cuadro siguiente, que recoge el tamaño de embarcaciones según el año y su registro; entrada o salida.¹⁶ Se determina que los tamaños de dichos buques fueron disminuyendo según pasaban los años, sin encontrarse ninguna excepción, en la que el año precedente incrementara al antecesor en tamaño, ni en cantidad de embarcaciones recibida, por lo que queda constatado que la reducción del tráfico fue un hecho cuantificable que provocó la pérdida de poder específico de Cádiz como uno de los puertos relevantes dentro de los puertos más importantes a nivel mundial.

Cuadro V. Tamaño de las embarcaciones entradas y salidas en Cádiz de Hispanoamérica.

América Española	Tamaño	Total	1810	1811	% con 1810	1812	% con 1810
Entradas	Mayores	337	173	96	-44,5%	68	-60,69%
	Medianas	121	56	41	-26,78%	24	-57,14%
	Menores	25	16	7	-56,25%	2	-87,5%
	Total	483	245	144	-41,22%	94	-61,63%
Salidas	Mayores	254	153	74	-51,63%	27	-82,35%
	Medianas	78	42	28	-33,33%	8	-80,95%
	Menores	14	6	5	-16,66%	3	-50%
	Total	346	201	107	-46,76%	38	-81,09%

Elaboración propia

Conclusiones

1º Que la disminución progresiva de las salidas y entradas de

¹⁶ Según: Fisher (1993: 38-39), las cantidades que recoge en su libro respecto a las embarcaciones salidas desde Cádiz hasta Hispanoamérica en ese periodo fueron 30% menores a las que he podido recoger en mis investigaciones. Esta diferencia es motivada porque Fisher solo tuvo en cuenta las cantidades recogidas en el AGI, encontradas por el autor en (IG 2204, 2205, 2252 y 2253), mientras esta investigación, recoge registros de distintas fuentes, entre ellas, las fuentes primarias de algunos archivos coloniales españoles de las antiguas provincias de Ultramar, es decir, a donde arribaron esas embarcaciones, así como embarcaciones extranjeras que llegaron a dichos puertos desde el puerto de Cádiz. A continuación se muestra cuadro comparativo de los datos de Fisher frente a los recabados en esta investigación:

Cuadro salidas América española

América Española	1810	1811	1812	Total
Salidas (según Fisher)	156	62	24	242
Salidas (según esta Investigación)	201	107	38	346

buques en el puerto de Cádiz, a partir de enero de 1812, no fue obra del incremento del volumen o tamaño de las embarcaciones surtas en dichos tránsitos, lo que hubiera significado un aumento de la productividad (menos barcos, para transportar lo mismo), sino por la contracción del comercio español con Hispanoamérica.

2º Que el motivo principal de la detracción anterior, aunque debido a distintas razones, fue principalmente el inicio de los movimientos emancipatorios en las antiguas provincias españolas de Ultramar, que desembocaron en una reducción del volumen total del comercio marítimo que generaba Cádiz y el resto de España con América, pasando éste a ser acaparado por otras potencias extranjeras.

3º Que el comercio interior gaditano, expresado en el consumo y abastecimiento de la ciudad, incrementó según fue avanzando el bloqueo, debido a la mayor demanda provocada por el incremento de las personas que se fueron dando cita en la pequeña península andaluza.

4º Que de los 30 meses que duró el asedio a la ciudad, ésta se encontró aprovisionada gracias; a Portugal (desde las poblaciones del Algarve), para productos perecederos y alimentos, al Reino Unido (con todo tipo de productos, aunque destacando los industriales) y a Estados Unidos (con las harinas, entre otros). Aunque el grueso mayor de la mercancía que llegó lo hizo desde otras provincias de España, tanto peninsular como insulares o transoceánicas.

5º Que los comerciantes ubicados en Cádiz siguieron sus negocios mercantiles, a pesar de la delicada situación de la ciudad, asumiendo altos riesgos y consiguiendo que el mayor porcentaje de las mercancías enviadas desde España hacia América, partieran desde el puerto gaditano y desde buques españoles.

6º Que debido a la triple alianza entre británicos, portugueses y españoles, el bloqueo terrestre a la Isla de León y Cádiz, así como el bloqueo continental, no obtuvo el efecto previsto por Napoleón, Cádiz no cayó en manos francesas y el Reino Unido no lo hizo en bancarrota, todo gracias al comercio marítimo y a la supremacía naval alidada, sobresaliendo la británica.

7º Que muchas de las embarcaciones que aparecieron, en las fuentes secundarias literarias coetáneas al período analizado, como nacionales fueron portuguesas, por lo que la contribución de ese país al avituallamiento de la ciudad de Cádiz, fue mayor de lo que hasta

ahora se creía. Llegó a ser tan importante, que las que transportaron alimentos, llegaron a tener un estatus parecido a las españolas.

8° Que existió una cantidad mayor de embarcaciones, que salieron desde Cádiz hasta América en 1812, de la que indican muchas de las fuentes secundarias bibliográficas consultadas, básicamente, porque sus autores no han tenido acceso a la información de los registros de llegada de algunos puertos de destino, en los que se extrae que un porcentaje de ellas, habían arribado a Cádiz y cargado allí mercancía para dicho lugar.

9° Que los intereses británicos eran distintos según la parte del territorio español en la que se encontraran, defendiendo a ultranza en la Península la independencia española de los franceses, mientras se saltaban los acuerdos de la alianza en las colonias hispanas, en repetidas ocasiones, reuniéndose con los sublevados, avituallándolos, ayudando a cabecillas a escapar de la ley española e incluso rompiendo bloqueos marítimos españoles en zonas rebeldes.

10° Que esta actividad mercantil, se erigió como uno de los factores claves, que permitió la elaboración y promulgación de la Constitución Española de 1812. Una ciudad abastecida era lo único que permitía que otros factores obtuvieran éxito, en una situación tan extrema como es un bloqueo a una fortaleza o ciudad.¹⁷

¹⁷ Las claves que provocaron que la ciudad no sucumbiera, como muchas otras ciudades europeas, en las manos de tan potente ejército, se pueden resumir en: a) Posición geográfica. b) Capacidad militar: Fuerzas militares suficientes para defender la Plaza en un primer envite, ayudado por las características propias de la Isla de León. c) Alianza española ofensiva y defensiva con el Reino Unido y Portugal. d) Atmósfera ciudadana y nivel intelectual: Ciudad portuaria, puerta de entrada de personas, ideas, culturas y nuevas inquietudes venidas de todo el mundo. e) Burguesía con grandes lazos comerciales y recursos económicos. f) Corriente abierta de pensamiento en relación al de la época. g) Lealtad a Fernando VII. h) Factor económico: Relaciones comerciales, experiencia previa e instrumentos financieros necesarios para el comercio marítimo de corta y larga distancia. i) Último enclave en el que se habían refugiado: intelectuales, políticos, nobles, clérigos, comerciantes, etc.... j) Alguno más, que no se destaca por no ser tan trascendente o recogido, en parte, en algunas de las claves mencionadas anteriormente. [...] Obviamente, y previo a todos los factores mencionados, para elaborar y promulgar una Constitución de corte liberal, ha de existir una situación de voluntad y consenso de sus conciudadanos, en este hecho tan trascendente y determinante en el cambio

Bibliografía

- Castro Paez, E., Cervera Corbacho, P. y Bocanegra Valle, A. (2013). *Historia y desafío de la edición en el mundo hispánico. Actas del II Foro Editorial de Estudios Hispánicos*. Cádiz: Servicios de publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- Fisher, J. R. (1993). *El Comercio entre España e Hispanoamérica, (1797-1820)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- López Molina, L. (2013). Claves de Éxito para Elaborar y Promulgar la Constitución en una ciudad sitiada. En: Castro Paez, E., Cervera Corbacho, P. y Bocanegra Valle, A. *Historia y desafío de la edición en el mundo hispánico. Actas del II Foro Editorial de Estudios Hispánicos*. Cádiz: Servicios de publicaciones de la Universidad de Cádiz.

político de una nación. Partiendo de esta premisa, es evidente que este factor económico no es el que provocó que se elaborase la Carta Magna sino, el que bajo ese escenario, permitió la culminación y la posterior promulgación de la Constitución de 1812, logrando mantener avituallada la ciudad, para que con las fuerzas existentes en la misma, las alianzas externas y la voluntad, del conjunto de la ciudadanía, de resistirse a la dominación napoleónica, se consiguiera que la urbe no fuera conquistada. López Molina, 2013.

Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo¹

Arturo Ariel Bentancur

El puerto de Montevideo parece ser la única explicación de los logros materiales alcanzados por la primitiva ciudad en las últimas décadas de dominio español. Quizá exageradamente, el comerciante Cristóbal Salvañach no hallaba en marzo de 1810 ninguna otra justificación de aquellos, al enumerar algunas de sus limitaciones: “no tiene artes, no tiene industria, su agricultura camina torpemente por entre espinas y peñascos”. La correspondencia entre terminal portuaria y progreso había sido señalada a su vez por el Consulado de Buenos Aires en 1800, fundándose en el *estado floreciente* de la población vecina y de su zona de influencia. El motivo de la evocación era el deseo de reproducir la experiencia al otro lado del río, mediante la creación de un nuevo atracadero capaz de capturar parte de la riqueza que por esa vía se les escapaba.

“Se cortaría el incremento que por momentos tomaba esta ciudad y todo el formidable y prodigioso adelanto que de 25 años a esta parte ha tomado”, sostenía entre tanto el Cabildo en 1798, saliendo al cruce de los primeros intentos para la construcción de esa terminal, en la Ensenada de Barragán. Los dirigentes locales reaccionaron airados cada vez que su privilegio portuario se puso en entredicho y su valoración terminó convirtiéndose casi en un mito de singularidad.

¹ La base principal de la presente comunicación se halla en los dos volúmenes dedicados por el autor al puerto colonial de Montevideo, cuyos datos bibliográficos se indican al final. Cuando se han tomado referencias de otras obras, se las indica por notas al pie.

Se le cantaron loas de toda clase, haciéndose referencia a un “puerto de tanta consideración”, a que “no se encuentra ni puede hallarse otro” “que pudiera competir, compararse o sustituir al de Montevideo”, “puerto primero y más principal del Reino”, “el mejor del Río de la Plata”. Alguien negó al de Veracruz el mérito de compararse “militar ni políticamente” “con la importancia de esta plaza, llave de todo este continente”, mientras que otro lo consideró solo inferior a ese enclave mexicano, pero a causa de “la opulencia del Reino de Nueva España”.

Realmente no se sostenía en los hechos la tan proclamada excepcionalidad del puerto de Montevideo que, en una ruidosa polémica periodística que tuvo lugar en 1801, apenas si pudo ser defendido como “el menos malo y el más susceptible de mejoras por su situación, proporciones de materiales para obras y porque ya t(enía) algo hecho”. Por el contrario, las dificultades de su acceso, el fondo de limo arenoso y la vulnerabilidad ante los vientos llamados pamperos lo transformaron con el tiempo en un sitio muy peligroso. Solo el factor *distancia a añadir* hasta los atracaderos bonaerenses y los propios defectos de estos terminaron por justificar el sólido reinado montevideano en la materia, ayudado sin duda por resoluciones-clave en el terreno político.

Obligado punto de partida: la tradición portuaria de Buenos Aires

Casi dos centurias antes, cuando aun no existía siquiera un remoto proyecto de poblar la bahía de Montevideo, Buenos Aires era *el* puerto rioplatense, con una enorme proyección estratégica. A poco de su segunda fundación en 1580 se convertiría en la entrada – salida histórica para el llamado espacio peruano, compuesto por un sistema de economías regionales articuladas al interior, a la postre gestoras verdaderas del surgimiento de la actividad portuaria bonaerense. Desde el fondo del estuario ofreció una alternativa semi-clandestina y secundaria a la capital limeña, operando como auténtica *puerta de servicio* desde y hacia la economía atlántica. Por su intermedio la cuenca del Plata desafiaría al ya debilitado monopolio español, compitiendo legal e ilegalmente en el ámbito oceánico portugués. Fue el punto de ingreso de los mercaderes de esa procedencia –que constituirían parte fundamental de su primitivo cuerpo comercial– y también por allí se fugó la plata alto-peruana en pago de bienes de

consumo restringido, llegados desde los destinos luso-brasileños. El proceso fue percibido tempranamente por el Estado de los Austrias, que respondería con teóricas prohibiciones legislativas locales o centrales. En ese esquema Buenos Aires no sería un mero depósito de mercancías, sino que sus comerciantes resultaron eficaces intermediarios (Moutoukías, 1988: 46–47, 58 y 63–64), (Assadourian et al, 2005: 104–105).

Su historia y su puerto asociados a una situación geográfica enteramente funcional a la actividad mercantil que exigían las circunstancias justificaron ese liderazgo porteño de casi dos siglos. Pero el incremento en la capacidad de los buques y las propias características geográficas de su situación concreta lo desplazaron como terminal trasatlántica en el período de mayor dinamismo comercial rioplatense, coincidente con la meseta reformista borbónica. En las últimas décadas de dominio hispánico perdió así su sitio a manos del otro centro costero rioplatense de Montevideo –muy secundario, por cierto– que iba a jugar con las mismas armas del primer Buenos Aires y usaría su fugaz prevalencia para plantear a veces desmedidas ambiciones. Pero fundamentalmente una serie de decisiones políticas y técnicas le permitieron crecer hasta el punto de generar una infraestructura material y una suerte de clase portuaria, que constituirían su mayor respaldo. Solo perdería realmente esa posición en 1810, al quedarle vedado definitivamente el acceso al interior. Sería decisiva para ello la que puede llamarse *traición* británica, pura *realpolitik* fundamentada por la interpretación razonable y lógica que la situación local requería. Fríos y hábiles diplomáticos emplearían todo el pragmatismo que hacía necesario una ecuación confusa y compleja, para atribuir a la práctica secesión bonaerense el carácter de enfrentamiento interno entre dos ciudades pertenecientes al mismo aliado.

El desplazamiento

El relato del proceso que desembocó en el liderazgo de Montevideo en materia portuaria se inició con un episodio curioso, gestado antes de la fundación, cuando se avanzaron propuestas que no serían adoptadas en forma plena hasta medio siglo más tarde. El hecho merece considerarse al menos como premonitorio y sorprende a la distancia por lo apresurado. Mientras lamentaba el escasísimo inte-

rés de los rioplatenses por afincarse en el proyectado establecimiento, el propio gobernador bonaerense Bruno Mauricio de Zabala proponía en octubre de 1725 que la corte dispusiera para los próximos navíos de permiso que cruzaran en viaje a Buenos Aires la detención en el puerto de Montevideo. Esa primera opción respondía a un interés inmediato relacionado con el afán de conseguir pobladores para el enclave, pero indirectamente significaba reconocer en forma implícita eventuales virtudes del lugar, pues solo se suele ofrecer a modo de recambio lo que se valora positivamente. El proponente adelantaba otra medida complementaria de la anterior, añadiendo una reseña de las ventajas supuestas: “podrían conducir sus géneros en embarcaciones menores, excusándose del riesgo de pasar el banco, de estar en el surgidero expuestos sus navíos a las contingencias de las tempestades continuadas”.

El titular de la gobernación estaba avanzando así las razones por las cuales mucho tiempo después terminaría adoptándose efectivamente la medida: el riesgoso viaje hasta el fondo del estuario y la acusada inseguridad de la terminal bonaerense, alejada del caserío, carente de abrigos y en proceso de cegarse. A la vez minimizaba desde su sede los inconvenientes que podía acarrear la resolución, empezando por el muy serio de alimentar a las tripulaciones, pues sostenía que *con facilidad* se podrían “conducir los bastimentos y a poca aplicación recoger en aquel terreno los demás mantenimientos”. Para el caso de no compartirse su criterio, esbozaba el plan alternativo y parcial de dirigir a Montevideo los buques vacíos, después de descargarse en Buenos Aires, con el fin de, “en él, recibir los cueros con menos trabajo y mucha más facilidad”, “por hacerse todos en la parte septentrional de este río”. Seguramente sin haberlo experimentado, estaba afirmando una de las principales virtudes de la futura terminal montevideana, consistente en lo apropiado que resultaba para las salidas. Pero no sería necesario apelar a esta segunda opción, pues la corte avalaría el 100% de la propuesta original.

En una muestra de rara ejecutividad para su época, menos de dos años después el rey disponía precisamente que “el surgidero de los bajeles españoles e ingleses fuer(a) el de Montevideo”, desde donde “podrían conducir sus géneros en embarcaciones menores”. Era la implantación tan temprana como apurada del modelo portuario

destinado a regir en el período más próspero del siglo XVIII rioplatense. Sin embargo, durante ese mismo año 1727 diversas situaciones terminarían por suprimir lo resuelto. El elemento decisivo fue el rechazo de dos naveros peninsulares que tenían pendiente la ejecución de sendos contratos con la corona para trasladar fuerzas militares, bienes y familias a Buenos Aires. Además de haber convenido previamente ese destino concreto, agregaron con inteligencia la circunstancia de no existir ningún antecedente de tales ingresos en la bahía de la margen norte, “por no ser surgidero de navíos de porte”.

El Real Consejo de Indias pidió entonces el dictamen de un conocedor del lugar, de la región y de la actividad, de nombre Antonio Gastañeta. Con singular indulgencia calificó al puerto como “abrigado de todos los vientos forzosos y peligrosos” que eran habituales en la zona, por lo que a su entender podía “entrar todo género de navíos y estar seguros”, argumentos que el tiempo se encargaría de desmentir, comenzando entonces la gestación de un accionar de claro perfil político. Aún relativizó el efecto del tempestuoso pampero, verdadero azote para la bahía, al punto de asegurar apresuradamente aquel informante que sus ráfagas tenían lugar “sin daño ni agravio de las embarcaciones”. Respecto del fondo fangoso, que acarrearía tan negativas experiencias especialmente en días de temporal, afirmó haber *hecho experiencia* de hallarse compuesto “de lama, tan flexible y blanda que, aunque la embarcación qued(as)e sobre ella cuando el agua baja(ba), no t(enía) peligro”. A su entender, allí estarían “los bajeles de registro seguros en un puerto cerrado”, muy por el contrario de Buenos Aires, donde deberían permanecer “sobre amarras y anclas dos leguas distantes de la ciudad”. Insistió en la misma idea de extender el recorrido platense “con balandras o sumacas, sin riesgo alguno y en la misma conformidad la corambre para su carga de tornaviaje”. El consultado transformaba así defectos reales en virtudes supuestas, aconsejando igualmente que se señalara a la rada de la ribera norte como escala para ambos sentidos en los viajes a través del Cabo de Hornos.

Como consecuencia, en junio y julio siguientes reafirmó el monarca la orden de que los navíos de registro detuvieran su marcha en Montevideo, “donde deber(í)an hacer la descarga y mantenerse hasta su vuelta”, según se decía en la segunda de esas oportunidades. De

toda la argumentación producida en esa oportunidad resultan absolutamente válidos solo los riesgos de la travesía a Buenos Aires y la facilidad montevideana para las salidas, siendo el resto verdaderas falacias. Finalmente los navieros afectados lograrían su objetivo en febrero de 1728, cuando por medio de una nueva real orden la corte revocó la norma de idéntica categoría que se había dispuesto un año antes, permitiéndose que los reclamantes descargaran en Buenos Aires (Apolant, 1966: 79–84)². Sin que sepamos si no también en los hechos, teóricamente la terminal única del Plata estuvo en vigencia durante unos tres años en el nuevo emplazamiento.

En el proceso posterior no serían decisivas razones lógicas o justificadamente técnicas, sino que primaron las medidas políticas. Por ejemplo la fijación de la montevideana como terminal obligada de los buques correos se adoptó contra viento y marea en 1767. Fue muy decidida la actitud metropolitana para impedir que los buques excedieran por ningún concepto la bahía de Montevideo. De ese modo se inició un tránsito sin pausas hacia el puerto único, tal como solicitara el propio cabildo al agradecer la atribución del servicio postal, que también incluía el transporte regular de cargas. La localización del apostadero de marina –encargado del contralor del extremo sur del continente y de las Islas Malvinas– fue polémica y discutida desde Buenos Aires, ya que se entendió más apropiado establecerlo en Maldonado. La medida estrictamente portuaria sería completada por Juan José de Vértiz en su etapa de gobernador, cuando pasaba buena parte de su tiempo en la ciudad de la margen norte. Suya fue la decisión que en 1773 desplazó hacia allí todo el tráfico, calificada largo tiempo después desde ámbitos bonaerenses como fruto de la presión de *ciertos intereses*.

Fue a su vez relevante la obligación de residir necesariamente allí que se impuso al titular de la Comandancia General de los Resguardos (titulada *de todas las rentas de Montevideo y el Río de la Plata*). Constituyó también una decisión firme de su creador, el intendente Manuel Ignacio Fernández, enfrentado a una empecinada resistencia del comandante, que se extendió prácticamente por dos años. Finalmente fue avalada por la corona su impuesta decisión de “residir

² Cabe agregar que el documento aquí citado no se halla incorporado en los libros acerca del puerto colonial de Montevideo.

por precisión” en el enclave norteño del estuario. Contrariamente, el subalterno consideraba indispensable no localizarse en ningún lugar concreto o bien hacerlo en el propio Buenos Aires, por concentrarse en ella la mayor cantidad de ilícitos, dada su enorme capacidad de consumo. “Un golpe de los que dan en esta vale por mil de los que dan en la otra” –escribiría desde la capital virreinal. Además, con toda razón la situaba como origen y destino de la mayor parte de las cargas de ida y vuelta. Sostendría que ello se hacía necesario evitar alteraciones intencionadas en los volúmenes transportados, mediante el control estricto del desplazamiento de lanchas en ambas direcciones.

El resultado más tangible de todas esas medidas sería el crecimiento del centro comercial de la ribera norte a un ritmo que de otro modo no habría alcanzado y la especialización de una parte de la incipiente burguesía de Montevideo en las operaciones más vinculadas con lo portuario. Pero el proceso conocería una pausa de alguna consideración sobre el final del siglo XVIII.

Efectivamente, aunque la situación de fondo ya no cambiaría de modo sustancial, el predominio montevideano sería contestado y sacudido con éxito desde Buenos Aires. Sin embargo permanecería el progreso, lo mismo que la capacitación infraestructural de la ya consolidada ciudad portuaria, a la vez que resultaría improductiva la inversión en un nuevo puerto de la otra ribera, arrastrado pocos años después por un violento temporal.

En la emergencia se usaron públicamente argumentos concretos que sintetizaban una situación de disconformidad largo tiempo soterada. Se adujo figuradamente haber soportado *cadena*s y una suerte de *condena a muerte*, renegando de la permanente necesidad de apoderados o corresponsales montevideanos, cuando no la presencia allí de algún integrante de la firma o de la familia que se tratara, para atender los asuntos comerciales *in situ*.

Desde 1798 se desarrolló desde Buenos Aires una interesante campaña, con dos banderas principales: 1. La apertura del nuevo puerto de la Ensenada de Barragán, y 2, la mejora en la navegación del Río de la Plata. Se promovió una nueva ruta menos peligrosa, cartas y planos, con lo cual caía tal vez el principal cuestionamiento histórico de los atracaderos bonaerenses. El resultado fue la desaparición definitiva de la exclusividad montevideana en la materia, reemplazada por una

complementariedad mucho más razonable. Ella llegaría excesivamente demorada, cuando la ventaja de Montevideo como ciudad portuaria era ya inmovible dentro de las coordenadas del sistema vigente. Como se ha expuesto, esa situación no afectaría demasiado su prosperidad ni su crecimiento infraestructural antes de 1810.

La campaña fue liderada por el Real Consulado. En el terreno técnico se cuestionaron las características portuarias de Montevideo. Fue aplicada la acertada estrategia de no anunciar la creación del nuevo puerto en la ribera sur sino habilitarlo para generar la competencia como extensión del antiguo, el histórico. La legitimación de este era incontrovertible por ser tal y por haber sido confirmada expresamente por la Real Cédula de 12 de octubre de 1778. A eso se añadió la defensa del principio de *bondad moral* de su localización en la margen rioplatense del consumo y la internación al territorio.

Otro argumento efectivo fue el de la seguridad de las embarcaciones, donde –de modo similar a lo sucedido con la ubicación portuaria de Buenos Aires como base para su progreso– se volvió a observar una especie de efecto *boomerang* en contra de Montevideo. La frecuencia de los accidentes en su bahía elevaban sensiblemente los costes de la permanencia de los navíos en ella por sus constantes averías y hundimientos –que en su momento había fundamentado el desplazamiento desde Buenos Aires–. Mientras tanto, también se volvía costoso el efecto de la distancia entre ambos centros por la incidencia de los fletes de las embarcaciones menores, que realizaban travesías inseguras y no siempre se las hallaba en cantidad suficiente. La circunstancia de hallarse “siempre distantes de (su)s barcos” enervaba particularmente a aquellos comerciantes porteños.

Sin duda fue este un asunto político de cabo a rabo, tras una inicial conveniencia y una razonable desconfianza, comprobada bien pronto por los hechos. La imposición de Buenos Aires en esa lid constituyó una especie de ensayo de su papel hegemónico dominante en todo el tiempo futuro. El imperio español se transformaría así en el último freno para su dominio portuario, contenido forzosamente por él mientras contó con fuerzas, influencia y predominio.

El saldo portuario: vida para la ciudad

Los años de existencia y dinamismo creciente del puerto de Mon-

tevideo generaron oportunidades a diferentes niveles, que beneficiaron en la respectiva medida de sus habilidades y riesgos tanto a empresarios como trabajadores. Las posibilidades de acumulación y redistribución creadas por esa vía sirven para explicar al menos una parte sustancial del progreso de la ciudad y su *hinterland* durante el período.

A partir del recinto portuario fueron dibujándose especies de semicírculos concéntricos y articulados, que se superpusieron en la máquina de progreso que brotaba de la bahía. La minúscula población fue comportándose a la vez como mostrador y mercado, mientras que a extramuros un incipiente cinturón industrial sumaría valor agregado al gran espacio proveedor de materias primas y productos primarios exportables. Los actores humanos conformaron un reducido núcleo de empresarios múltiples que acumularon diferentes actividades, apenas con énfasis en alguna de ellas. Se gestó así una especie de *primavera* montevideana, caracterizada por lo efímero de su duración. No llegaron a consolidarse relevantes fortunas personales, porque nunca se traspuso el límite de una sociedad pobre e inestable, aunque hubo quienes aprovecharon inteligentemente las oportunidades que ofreció con peligrosos vaivenes la coyuntura. Ello no puede separarse del *efecto complemento* con la ciudad de Buenos Aires, con cuyo cuerpo mercantil se conformó una sola unidad con dos localizaciones alternativas.

El emplazamiento del citado Apostadero de Marina otorgó al puerto un papel central como sede permanente de contingentes variables de fuerzas navales. Las embarcaciones requirieron los más diversos servicios en tierra, lo que brindó a sus proveedores la posibilidad de extenderlos a los demás navíos de paso por la bahía, incluidos los del servicio postal. La exclusividad del abastecimiento fue brindada por plazos generalmente quinquenales mediante el régimen de asientos, a través de contratos celebrados con sucesivos emprendedores pertenecientes al cuerpo comercial que, de esa manera, añadieron un renglón más a la habitual mecánica de acumulación.

El mayor volumen y la más destacada relevancia correspondieron al suministro de víveres, pero también se realizaron convocatorias por medicinas, herrería, cerrajería y calderería, así como velas de sebo. Los primeros comprendían el *repuesto* de los alimentos consumidos

durante las travesías y la provisión de la llamada *diaria de puerto*, consistente en las viandas demandadas por los buques anclados. Los asentistas de la Real Armada deberían tener “prontas y listas siempre” entre 20.000 y 80.000 raciones mientras que, al menos en una oportunidad, se llegaron a exigir 160.000. Comprendían productos frescos o secos, según que se los destinara a consumo rápido o para la navegación, así como astillas de leña o carbón. Como el pan constituía obviamente una parte fundamental en el abastecimiento, tales contratos interesaron en especial a los comerciantes ocupados en ese renglón.

El servicio alimentario configuró una tentadora oportunidad empresarial, sobre todo por la opción siempre abierta de extenderlo al resto del tráfico. Los sucesivos titulares del mismo se aseguraron ventas fijas, incrementadas permanentemente, aunque en las etapas de crisis también se acumularon las pérdidas por falta de pagos.

Entre tanto el saladero constituyó la principal actividad de exportación de valor agregado (doble o triple que con la mayoritaria corambre) y durante el período español solo tuvo algún desarrollo en Montevideo, pues Buenos Aires no lo tendría en escala similar hasta 1811. Su mejor momento se inició apenas finalizara la guerra hispano – británica de 1779–1783, contando con el impulso pionero de un grupo de comerciantes catalanes radicados temporalmente en la población y el estímulo de tibias medidas estatales de fomento. El puerto de La Habana fue el principal destino de las carnes tratadas, sobre la base de la complementariedad templado – tropical de ambos enclaves.

El período de mayor auge se observó a partir de 1801, al culminar la guerra anglo–española iniciada en 1796, que partiera en dos la fugaz *primavera* exportadora de esas producciones. En sus mejores períodos llegaría a faenarse un millón de novillos al año, generándose un incremento notable de las fuentes de trabajo, que no se redujeron a emplear mano de obra esclava sino que alcanzaron también a los asalariados. Debe considerarse asimismo la elaboración subsidiaria de marquetas de sebo, cuyos beneficiarios se estimaban hacia 1809 en unos 6.000 vecinos.

Pero si lo portuario permitió que ese renglón creciera, el mismo factor ocasionaría su ruina al dificultarse la exportación, por la incidencia de nuevos conflictos con los británicos, que interrumpieron la

salida de los productos. Antes de destruir la actividad, las guerras le hicieron perder el notorio perfil nacional que se había hallado entre los objetivos centrales del proyecto saladeril. Pesó decisivamente en ello la imposibilidad de navegar con bandera española, que hizo necesaria la apertura a las de otros Estados, sobre todo a partir de 1805.

Dentro del esquema acumulador, los comerciantes montevideanos también incursionaron en la actividad naviera, que fundamentalmente desde el período 1799–1806 reunió alrededor de un centenar de buques de mediano tonelaje. Coincidente y derivado de la crisis central del imperio español, en el sector se generaron numerosas plazas de asalariados, que un solo emprendedor situaba en 200 marineros distribuidos en una docena de naves. Entre la serie de circunstancias que favorecieron ese paso se hallaron el tráfico corsario nacional o francés desarrollado a consecuencia del conflicto con Gran Bretaña, la libre introducción de esclavos y el llamado *comercio de ensayo*, autorizado a mitad de los '90 con colonias extranjeras. Al igual que sucedió con todas las demás actividades que pueden considerarse hijas del despegue portuario, esa fue otra realización efímera, pues la misma coyuntura que favoreció su surgimiento apresuraría su declinación, junto con la fuga de las posibilidades mercantiles. Las guerras hicieron posible una favorable oferta de presas corsarias a bajo precio, pero al mismo tiempo sembraron de peligro las rutas marítimas para un Estado que declaradamente sería incapaz de defender sus expediciones.

Otro legado portuario a la plaza colonial montevideana fue su capacidad para atraer inmigrantes españoles o de la región, hasta el punto de transformarla en un verdadero polo en ese sentido. Como consecuencia más evidente, estimaciones creíbles permiten suponer que la población se multiplicó por siete entre 1769 y 1810. El proceso se incentivó especialmente en los años '90, al amparo del relativo crecimiento económico que elevó considerablemente el número de oportunidades laborales.

Entre las operaciones portuarias que generaron mayor demanda de mano de obra se hallaron las relacionadas con cargas y descargas de buques, donde también se expandió el trabajo libre en asociación con la omnipresente servidumbre. Una de las actividades principales era “el abarrote y estiba de cueros”, que requirió del correspondien-

te permiso gubernamental a través del alistamiento en la matrícula respectiva. La tarea combinaba fuerza e ingenio, generalmente por períodos extensos, siendo necesarios casi siempre varios meses para completar un cargamento de cierto volumen. La individualidad marcó necesariamente su impronta y no todos los trabajadores recibieron la misma retribución. Así determinado vecino era catalogado como “uno de los estibadores en los barcos de mayor fama” por un testigo consultado en cierto juicio por cuestiones de familia.

Otras ocupaciones terrestres tuvieron relación con el transporte hacia y desde las embarcaciones, por medio de carretas y sobre todo de las más pequeñas carretillas, “tiradas de hombre o de animales”, cuyo número se acercó al centenar en los momentos más dinámicos. A su vez en 1813 sumaban 100 los carpinteros y calafates montevideanos quienes, además de desempeñarse a bordo de los buques, dieron lugar a la expresión *carpintero de ribera* aplicada privativamente a quienes trabajaban en tierra. Entre tanto buzos e intérpretes fueron ejemplos del suministro de servicios accidentales, hallándose por eso mismo entre los empleados que recibían mayor paga. Los primeros, a quienes se requería en situaciones dramáticas de naufragios y accidentes, solían percibir un tercio de los bienes rescatados, las más de las veces en elevadas cantidades de plata.

Dentro de la llamada *gente de la mar* destacaron los capitanes de buques, obvios destinatarios de las más altas remuneraciones, alineadas con su también elevada responsabilidad, sobre todo en épocas de guerra. Sin duda en esa materia rigió la ley natural de la oferta y la demanda, donde los siempre numerosos marineros recibieron las asignaciones más bajas, salvo que se tratara de viajes de riesgo, aunque la mayor parte de la masa salarial tuvo como destinos más seguros los mostradores del comercio minorista. El puerto generó así variada ocupación, promotora de un reparto de riqueza que, aunque desigual y poco garantista, parece haberse guiado por algunas dosis de justicia redistributiva, ya que en general ganaron más quienes tuvieron mayores posibilidades, audacia, riesgo o preparación. Resulta igualmente destacable la existencia de un incipiente código laboral, que parece haber sido observado en la práctica, como símbolo de una administración relativamente organizada. Nada de ello hubiese sido posible sin la naturaleza portuaria ni el

momento favorable de la coyuntura económico-financiera que atravesó en la época el imperio español.

Conclusión

Tal vez sea el presente un planteamiento muy escasamente o nunca escuchado en los ámbitos académicos a que está destinado, por tratarse de un tema aparentemente rehuido al otro lado del Río de la Plata, donde no parecería habersele adjudicado relevancia. El hecho de que Montevideo operara como el puerto físico de Buenos Aires y del reino platense durante el período más dinámico del comercio imperial es un tema poco advertido por la mayoría de los historiadores argentinos.

Los más de 25 años en que se consolidó como ciudad portuaria, le permitieron minimizar relativamente la reacción bonaerense simbolizada sobre todo en la poco afortunada y efímera construcción de un nuevo puerto en la otra ribera del Plata. Su situación geográfica, primero, y la infraestructura para-portuaria resultante después, le aseguraron un reinado casi absoluto en la materia, mientras se mantuvo integrado con los demás territorios de la región.

El verdadero punto de quiebre se produjo en 1810, demostrando que no valía sino el todo regional, por más que un fracasado, exclusivo y subyacente proyecto montevideano pareció haber concebido la internación sin pasar por Buenos Aires. Para que ello fuese posible, hubiera sido indispensable que se consolidara la Liga Federal apenas balbuceada entre las ideas prácticamente no concretadas de José Artigas.

Lo sucedido no fue la lucha de puertos tan proclamada e ideologizada desde la ribera norte, sino el conflicto de dos centros comerciales, de cuerpos mercantiles, de orillas rivales celosa y negativamente predispuestas entre sí. Fue un combate político sustentado a veces en argumentos económicos y geográficos.

Todo el proceso parece representar una especie de lento golpe de mano favorecido por el poder central con la ignorancia de las realidades locales por un lado, su permeabilidad ante la influencia de ciertos funcionarios por otro, y por último el propio declive de su autoridad. También intervinieron razones de mayor peso, como las dificultades de la travesía intermedia, que se pudo evitar mediante

la transferencia del tráfico. El saldo sería un avance más en la construcción de identidad con signo opuesto a uno y otro lado del río, tan acusadamente que, con el agregado de otros condimentos, terminó en fractura nacional.

Por momentos el puerto hizo creer vanamente a algunos dirigentes montevidéanos que eran el centro económico zonal. En oportunidad de reclamarse enérgicamente desde allí el establecimiento en su jurisdicción del Consulado de Comercio, sería calificada desde la capital virreinal como una *reciente población, subalterna y subordinada*, preguntándose: “¿Qué dirían los de Potosí si llegase a realizarse? ¿Y qué gritos no darían los de La Paz y los de las más de las ciudades del distrito si lo viesan plantificado?”. La situación se transformaría en un arma política de poder relativo en los hechos, pero capaz de generar espejismos y confusiones muy curiosas.

La mencionada instalación del tribunal mercantil en Montevideo fue exigida desde antes de crearse el de Buenos Aires. El argumento explícito fue de carácter estratégico, con la misma justificación que localizara junto al puerto al Apostadero de Marina y la Comandancia General de los Resguardos. En realidad esa aspiración –en esencia, política– no se justificaba de ningún modo, pues el tráfico montevidéano pertenecía muy mayoritariamente a los mucho más numerosos mercaderes porteños. Pero los sucesivos avances alcanzados en otros temas similares dieron fuerza a la incipiente dirigencia de la orilla del norte para exigirla.

Puede advertirse una clara alternancia en las victorias políticas de uno y otro actor. El plan portuario que precedió a la fundación fue bloqueado por Buenos Aires, con el auxilio de influyentes marinos, porque se trataba de un intento excesivamente prematuro. Ese *puerto previo a Montevideo* se hubiera hallado en medio de la nada, huérfano de todo apoyo en un verdadero desierto.

En torno al puerto de la Ensenada de Barragán también el triunfo fue bonaerense, fundado en dos razones principales: el poder del Consulado de Comercio allí establecido y la crisis latente del gobierno central, que reducía sensiblemente su poder. A ello debe agregarse la buena conducción de la campaña desde Buenos Aires.

El cierre de este conjunto de ideas no puede realizarse sino preguntando: ¿las mencionadas disposiciones del poder central y de al-

gunas de sus jerarquías delegadas en la región fueron deliberadamente premios para Montevideo, o castigos para Buenos Aires? Si lo primero, o si lo segundo, ¿cuál habrá sido la razón, o razones intervinientes?

Bibliografía

- Apolant, J. A. (1966). *Génesis de la familia uruguaya. Los habitantes de Montevideo en sus primeros 40 años. Filiaciones. Ascendencias. Entronques. Descendencias.* Montevideo: Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.
- Assadourian, C. S. et al. (2005). *Argentina. De la conquista a la independencia.* Buenos Aires: Paidós.
- Bentancur, A. (1998). *El puerto colonial de Montevideo. Tomo I. Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico. 1791–1806.* Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, A. (1999) *El puerto colonial de Montevideo. Tomo II. Los años de la crisis (1807–1814).* Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Moutoukías, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII.* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799

Maximiliano Camarda¹

Introducción

En este artículo² se abordaran los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense durante el período 1779- 1799, para ello en primer lugar se establecerá el número de actores que intervinieron en este aspecto económico, las cantidades de cueros que comercializaron durante este periodo y el año de inicio de cada uno de ellos. El objetivo es establecer si se produjo un incremento del número de cargadores a la luz del despegue del comercio de cueros. Además, por un lado, establecer si era posible que se comercializara pequeñas cantidades en manos de actores ocasionales. Por otro lado, abordar la concentración del comercio, si se encontraba en pocas manos o si, en cambio, estaba distribuido entre pequeños y medianos cargadores. La importancia de estas cuestiones son centrales para el análisis de la economía regional y para establecer los grupos económicos más importantes de la Región Río de la Plata.

Los cargadores de cueros fueron los actores que articularon la producción regional con el mercado ultramarino. Para realizar esta actividad era necesario mantener vínculos con dos sectores de actores: los productores y los consumidores o intermediarios ultramarinos. Para la Región Río de la Plata el único trabajo que se centro en analizar en forma sistemática a estos actores fue el de Fernando

¹ UNLP, IdIHCS, CONICET, GESMar. maximilianocamarda@hotmail.com

² Agradezco los comentarios y sugerencias de Fernando Jumar, Javier Kraselsky y Nicolás Biangardi.

Jumar, quien en su tesis doctoral, trabajó con los cargadores de cueros y metales para el período 1720 a 1778 a partir de indagar en los Registro de los Navíos (Jumar, 2002). Por otro lado, los comerciantes como grupo social fue tema de investigación de varios historiadores con el objetivo de establecer los mecanismos comerciales y de ascenso social.

Las fuentes trabajadas para este propósito son las notas de aduana para Montevideo y los libros de la Real Hacienda para Buenos Aires. Las notas de aduana (Jumar, 2002) se generaban cuando una persona particular se dirigía a la autoridad recaudadora local para comunicar su decisión de enviar fuera de la jurisdicción cualquier tipo de bien. La primera de las notas, la original, era utilizada por los funcionarios para aforar los bienes y aplicar las tasas correspondientes, transformándolas así en base de las guías de aduana y de los asientos de los diversos libros de la administración. Luego se generaba una copia (la *guía*) que debía ser entregada en el lugar de destino, lo que daba lugar a nuevos gravámenes y el envío al lugar de origen de un documento –la *torraguía* en donde se anunciaba la entrada de los bienes, el pago de los gravámenes correspondientes y el fin de la circulación prevista. Esta información era pasada “en limpio” en un cuaderno con casi toda la información y finalmente a los libros de la administración de la Real Hacienda. Para este caso, se trabajó con las notas de aduana y con el cuaderno.

Para extraer los datos de Buenos Aires, se encuentran completos los libros de la Real Hacienda, en donde figura quién enviaba cueros, la cantidad de los mismos y a cuenta y riesgo de quien. Es importante remarcar que solo se detalla la información con respecto a los cueros, y en algunos años, otros “productos de la tierra”, sin especificar el resto de mercancías, en cuyo caso es necesario acudir a las notas y guías de aduana para poder realizar un estudio pormenorizado.

La ciudad de Buenos Aires, Montevideo y Colonia del Sacramento fueron las ciudades más importantes del Complejo Portuario Rioplatense. El concepto de Complejo Portuario Rioplatense fue acuñado por Fernando Jumar a partir de establecer que el

...comercio legal e ilegal a muy larga distancia pudiera llevarse a cabo, los intereses debieron integrar en sus estrategias ambas

bandas del río, lo que puso en movimiento las fuerzas que generaron el complejo portuario en torno del cual se articuló la región (Jumar, 2002: 127).

La mayor integración se produjo en los noventa años que pasaron desde 1730 a 1820, articulando estos puertos con apostaderos menores, como los de Maldonado, Ensenada de Barragán y Las Conchas. Por medio de este complejo portuario se movilizaron mercancías y personas no siendo una frontera sino en transformarse en el sistema nervioso central que conecta a las distintas terminales de la Región Río de la Plata.

Fernando Jumar además, establece tres circuitos interconectados a partir del Complejo Portuario Rioplatense: el comercio ultramarino, los circuitos extrarregionales y la circulación intrarregional. El objeto de estudio de este trabajo es adentrarnos en forma central en los circuitos ultramarinos y en menor medida intrarregional marítimos en los cuales se produjeron importantes transformaciones durante el siglo XVIII.

I

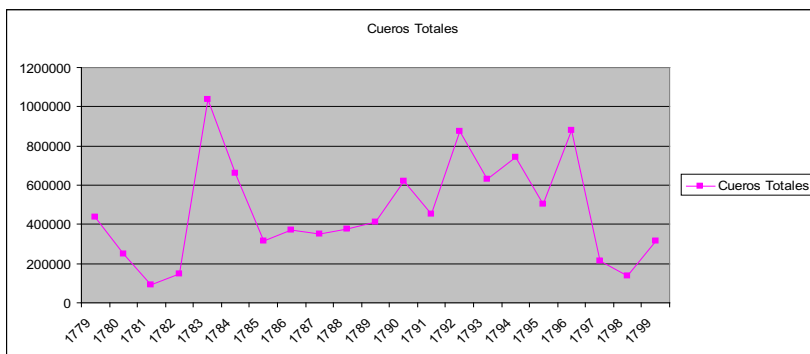
A la oración se da muchas veces carne de balde, como en los mataderos, porque todos los días se matan muchas reses, más de las que necesita el pueblo, sólo por el interés del cuero (Corcolocorvo, 1773: 24).

Esta afirmación de Corcolocorvo da cuenta de la importancia que tuvieron los cueros en la Región Río de la Plata. Es en este sentido que nos interesa analizar el comercio ultramarino de cueros que partieron del Complejo Portuario Rioplatense. En las últimas décadas se ha relativizado la importancia de la producción pecuaria en la Región Río de la Plata, en lo concerniente al comercio ultramarino es indudable que fue la mercancía producida regionalmente más importante y que durante este período logró una mayor proporción en relación a la plata (Garavaglia, 1999; Gelman, 1992; 1998). Según estimaciones de Miguel Rosal y Roberto Schmit (Rosal y Schmit, 2004: 166) un veinte por ciento de la exportación total fueron productos pecuarios y un ochenta por ciento metales preciosos, de ese veinte por ciento más de

un noventa y cinco por ciento fueron cueros.

La salida de cueros del Complejo Portuario Rioplatense a partir de 1779 ofreció un incremento manteniendo la tendencia ya desarrollada durante el siglo XVIII y su aceleración a partir de la década del sesenta. La guerra con Inglaterra de los primeros años de este período no permitió que se reflejara esta tendencia, pero a partir de la paz en 1783, se produjo un aumento sustancial que compensó la caída de la salida previa, con más de un millón en 1783 y casi seiscientos mil durante el año siguiente. Como se puede observar en el cuadro número I, salvo en el período de la guerra con Inglaterra (lo que produjo el notable descenso de 1783 y 1784), el comercio de cueros no bajó en ningún año de los trescientos cincuenta mil, hasta el nuevo conflicto militar de los últimos años del siglo, cuando se volvería a exportar mínimos.

Gráfico N° II: Total de cueros (en unidades) salidos al comercio ultramarino desde el Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de AGN Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3.

Es interesante remarcar que la oferta se mantuvo disponible,

marcando la pauta de salida la dinámica externa, de guerra, a partir del ingreso de navíos neutrales de distintos orígenes que transporten cueros. Estos navíos eran de origen angloamericano en su mayoría los cuales no sólo fletaban mercancías de y hacia la península española, sino que también se comerciaba con otros espacios, como Estados Unidos o Hamburgo insertando redes de relaciones con los productores locales y demás actores ávidos de consumir cueros e insertar mercancías manufacturadas propias. Esta oferta de cueros fue lo que permitió el mantenimiento del precio durante todo el período³, ya que mientras que la demanda creció lentamente, siempre se mantuvo la oferta en las dos bandas del Río.

El comercio de cueros, como se puede apreciar, se incrementó durante la segunda mitad del siglo XVIII, siendo la principal producción vinculada al comercio ultramarino de la región Río de la Plata. Para que esto sucediera, era necesario que existieran comerciantes con vinculaciones en los distintos mercados consumidores de los cueros rioplatenses.

II

Los estudios sobre los comerciantes ultramarinos asentados en el Complejo Portuario Rioplatense estuvieron orientados a analizar una sola rivera del río. A partir de que la ciudad más importante de la Región y capital del Virreinato a partir de 1776 fue Buenos Aires, los comerciantes estudiados fueron aquellos que como planteó Fernando Jumar formaban parte de la “élite de archivo” ya que se trabajó sobre aquellos que dejaron más documentos significativos para analizar el comercio. Además, se buscó establecer el lugar de las redes dentro para el establecimiento del comercio ultramarino, es en este sentido central el aporte de Zacarías Moutoukias y los derroteros de los comerciantes a partir de la prosopografía en los estudios de Susan Socolow.

El libro de Susan Socolow *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*, tiene como objetivo establecer los mecanismos

³ María Inés Moraes en su tesis doctoral *Las economías agrarias del Litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeño* analiza los precios de los cueros en Buenos Aires y Ámsterdam llegando a la conclusión de que no se produjeron cambios sustantivos.

de ascenso social de los comerciantes en el entramado social del siglo XVIII. Para analizar la sociedad, en primer lugar trabajó con los padrones militares de 1744 y de 1778 (Johnson y Socolow, 1978; Johnson, 1979) con el fin de establecer las características ocupacionales de la población, extrayendo los datos de aquellos que se denominaron comerciantes. Por otro lado, a partir de un estudio minucioso de los testamentos, discriminó los que correspondían a comerciantes y de entre ellos a los de mayor riqueza. A las conclusiones que llega es que a partir de un proceso de asimilación de las redes instaladas, que van desde la conformación de la familia, religiosa y por similar origen, se produjo una consolidación de los actores ya establecidos y la incorporación de nuevos, los cuales, a partir de demostrar sus “aptitudes” para el comercio eran asimilados dentro de esta elite.

Esta forma de ascenso social, en la cual, los nuevos actores se incorporaron a la elite comercial, no era producto del libre acceso al mercado, sino por medio de dos mecanismos, o trabajando con algún gran comerciante el cual los forma y les permite ingresar en el selecto grupo o a partir de consolidar relaciones en Cádiz (que puede durar mas de una generación) viajan a Buenos Aires con una parte del camino ya realizado.

En el estudio dedicado a la actividad económica de Domingo Belgrano Pérez, Jorge Gelman, ahondó en los mecanismos comerciales y las redes de este personaje. Dos son los elementos que el autor considera centrales, las alianzas familiares y las redes comerciales. La búsqueda de mayores beneficios se establece a partir de la diversificación de destinos de las relaciones comerciales. Por un lado, manteniendo vínculos con familiares, empleados y comisionistas en el interior. Por otro lado, siendo comisionista de grandes comerciantes establecidos en Cádiz. Los intercambios se producen con el objetivo de intercambiar diversas mercancías en el interior, manufacturadas europeas o de otras regiones del interior, minimizando la utilización de plata, la cual solo es utilizada para el comercio ultramarino. Las ganancias serán utilizadas en la compra de bienes inmuebles rurales, urbanos y semi-rurales.

En varios textos, Zacarías Moutoukias se concentró en analizar las redes de los comerciantes. Según este autor, la importancia de las redes de relaciones personales estaba dada a partir de las carac-

terísticas del comercio del siglo XVIII en América. En primer lugar, la relación entre la importancia de los excedentes y la extensión geográfica de las transacciones. En segundo lugar, en condiciones de producción estables, la comunidad de comerciantes competía por un número igualmente estable de oportunidades. De modo que la carrera ascendente de un comerciante se confundía con la incorporación de nuevas actividades y el progresivo control de un territorio, el único medio por el cual se podía obtener economías de escala y rendimientos crecientes. Con la particularidad de que cada nueva actividad se agregaba a las anteriores.

Finalmente, la ausencia de instituciones formales que asegurasen la fluidez de las transacciones y del crédito a lo largo de tan vasto territorios, aseguraba el éxito de quienes lograban construir sólidos y flexibles tejidos de relaciones personales. El crédito era rudimentario, de donde la importancia del adelanto de mercancías a fiado. Los instrumentos con los que contaban eran las libranzas, el préstamo con seguros y las compañías. Pero, sólo parcialmente se podía sancionar por el recurso a la justicia el eventual incumplimiento de las obligaciones contractuales implícitas en esos instrumentos. La vida cotidiana de los negocios transcurría gracias a un engorroso sistema de compensación de cuentas, que sólo la confianza o el temor a la sanción del grupo hacían funcionar. Por eso, las redes de relaciones personales y su identificación con formas políticas de autoridad, aseguraban el cumplimiento de los contratos y brindaban el esqueleto de las estructuras empresariales (Moutoukias, 1999).

A contracorriente, en los trabajos focalizados en los actores, Fernando Jumar (Jumar, 2001), parte desde otro punto de vista metodológico ya que a partir de un estudio exhaustivo del comercio establece que papel cumplieron en el comercio los cargadores en general y en particular distintos actores. Con respecto al análisis de los comerciantes en general, Jumar, plantea que el comercio rioplatense durante el siglo XVIII, en sus aspectos ultramarino y local, distaba mucho de estar monopolizado por un grupo cualquiera. Evidentemente, la participación en una actividad no es excluyendo, pero muy pocos eran los que cubrían las tres con la misma intensidad. Por otra parte, hubo un grupo único, sin especialización, que habría tenido bajo su control todas las ramas de la vida pública local y los resortes de la

economía. Por el contrario, se advierte la existencia de grupos de interés sectoriales que, sin llegar a guerras de clanes, defienden sus propios intereses en la medida de lo posible sin detenerse demasiado a considerar los de los otros grupos. Básicamente se ve desde el comienzo una cierta separación entre los comerciantes y los productores de cueros y, dentro de los comerciantes, entre aquellos que se afanan en el tráfico ultramarino, el local y el interior. Esto no descarta la posibilidad de que algunos personajes pudieran concentrar todas estas actividades, pero, tal vez éstos sean casos de excepción y no la norma.

Además, partir de ello analizó a algunos casos particulares; los Basavilbaso y Juan de Eguía. En este sentido, los trabajos se centran en analizar las redes que fueron construidas alrededor de los comerciantes. El mecanismo de abordaje de estos casos particulares, como ya planteamos, se produce a partir de los datos que aportan los registros de los navíos. Mediante ello, establece las particularidades de un comerciante “exitoso” y de otro que no lo fue tanto, en especial lo vinculado a su derrotero, estableciendo que el comercio ultramarino no fue el objetivo fundamental de los grandes comerciantes sino, era el camino para asentarse y realizar otras actividades menos redituables pero a la vez menos riesgosas.

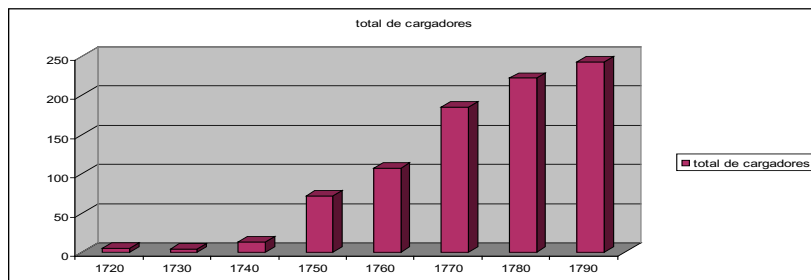
En los trabajos señalados, salvo en los realizados por Fernando Jumar, se puede apreciar que el análisis está articulado a partir del estudio de actores individuales, sin realizar un estudio sistemático de los comerciantes sino a partir de la llamada por Fernando Jumar “elite de archivo”, ya que se estudiaron los casos particulares que contienen una gran documentación personal en los archivos. En cambio, en este trabajo se parte de la elaboración de una base de datos sobre la carga de cueros, en donde figuran los nombres de los cargadores y en relación a ello se puede establecer las cantidades y periodos de cada uno de ellos.

III

A partir de los datos proporcionados por Fernando Jumar y la base de datos que construimos para el período 1779 a 1799 se determinó el número total de cargadores de cueros desde 1720 a 1799. La importancia de analizar a estos actores gira en torno a poder es-

tablecer cuál fue su impacto en el comercio ultramarino en general y si durante este periodo se produjeron modificaciones a la luz del crecimiento del comercio desde la década del sesenta en adelante.

Gráfico N° IV: Total de cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense 1720 - 1799



Fuente: Ver gráfico N° I

En el Gráfico N° IV se puede observar el incremento del número de cargadores que se dedicaron al comercio ultramarino de cueros. A partir de la década de 1750 comenzaron a llegar nuevos actores con redes de distintas regiones de la península española los cuales se vincularon específicamente al comercio de cueros producto del crecimiento de la demanda externa de esta mercancía. Por ello, se incrementó el número de actores dedicados a esta actividad durante las décadas siguientes y además se vio reforzada con las transformaciones institucionales que permitió que no fuera necesario el paso por Cádiz como nexo obligatorio para el comercio de cueros. La llegada de las fragatas correos desde mediados de la década del sesenta y el Reglamento de libre comercio fueron las respuestas de la Corona a este proceso dando su apoyo a estos actores restringiendo el peso de los monopolistas en el comercio de esta mercancía.

El mecanismo que observamos en la mayoría de los casos es que tras la llegada, comienzan a comerciar como comisionistas de alguna casa y envían remesas de plata. Unos años después empiezan tímidamente a enviar cueros además de plata y finalmente, continúan incrementando el envío de cueros y mientras que el de plata baja progresivamente. El aumento de la competencia de quienes comercializaban

manufacturas europeas, a partir de la apertura progresiva de puertos y que más regiones se especializaron en ello, produjo un cambio en cuanto a la correlación de negociación entre aquellos que enviaban las mercancías desde la península española y aquellos que debían venderla en la región Río de la Plata o en otra región americana.

En el epistolario comercial de varios de los comerciantes que se encuentra en el Arxiu de la Ciutat de Barcelona se puede observar los mecanismos utilizados para ese fin. A partir del desarrollo industrial descentralizado y en franco crecimiento de la segunda mitad del siglo XVIII produjo que se incrementara el número de pequeños industriales que intentaban mantener un contacto directo con algún actor instalado en la Región Río de la Plata. En una carta de Francisco Ribas y Cia. Fechada en el 7 de febrero de 1804 destinada a Juan Larrea vecino de Buenos Aires, es un claro ejemplo de este proceso:

Muy estimado, por unos amigos los Francisco Manxuach y Antonio José Cot, vecinos y del comercio de Mataró, nos han dado conocimiento de la casa de usted nos hallamos informados de las circunstancias de ella, lo que estamos deseosos de establecer parte de nuestro giro con esa plaza, nos anima a valernos de ella confiados tendría usted el bien de aceptar una comisión y manejar nuestros intereses como si propios, asegurando por una parte que si el existió de este ensayo, es como deseamos, y esperamos continuaremos los envíos de los pintados de nuestra fabrica, y por consiguiente, entablaremos una correspondencia seguida, que nos sea respectivamente utilosa. A consecuencia de lo dicho, hemos registrado, en la Polacra Santos Inocentes, del Capitán Juan Basten, vecino de Blanes 90 piezas finas, condicionadas en 3 tercios marcados con unas iniciales (...) Sobre los retornos, anhelamos la brevedad y siendo los cueros baratos, que usted conozca puedan de sernos alguna utilidad, y en estación de invierno, que no estén sujetos a apollillarse, los preferimos al metálico, pero no siendo en esto, venga en efectivo (Arxiu de la Ciutat, 16 y 17).

El ejemplo señalado, da cuenta de varios elementos para resaltar. En primer lugar, el mecanismo de acceso a los actores insertos en América, el cual se produce a partir de la cercanía de otro “industrial” que había instalado el contacto. Como plantea Jauma Torras Elias (Tor-

res Elias, 2007), los mecanismos de expansión comercial se daba a partir de una especie de “don y contra don” entre familiares o personas del mismo pueblo. No se producía por una pertenencia regional, sino local. Es decir, se mantenía una vinculación comercial con actores del mismo pueblo y región cercana a este y a partir de ello, se extiende a otros interesados en insertar sus mercancías en la Región Río de la Plata.

En segundo lugar, la posibilidad de que muchos puedan comerciar pequeñas cantidades. Durante el periodo en el cual se encontraba como único medio regulado y estable las flotas y galeones y el monopolio de Cádiz, el número de comerciantes que podían actuar eran pocos y sólo podían enviar mercancías manufacturadas aquellos que tenían una conexión en Cádiz. En cambio durante la segunda mitad del siglo XVIII con la llegada masiva de los navíos de registro y las fragatas correos al Complejo Portuario Rioplatense desde distintos puertos permitió que se ampliara la cantidad de actores que intervinieron ya que no era necesario enviar grandes cantidades como así tampoco lo era tener un contacto en Cádiz.

Por último, la importancia del cuero, en esta carta se puede apreciar, como el lugar del cuero logra una preeminencia en relación a la plata. Con esto no se quiere decir que el lugar de la plata no sea en general mayoritario, sino que, los cueros era un insumo necesario y vital para el desarrollo industrial. En el censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España del año 1799 (Censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España en el año de 1799, 1803) se puede observar la poca cantidad de vacunos en la península española en relación a la cantidad de población. En este censo se puede observar que el número de vacunos es lo suficientemente bajo como para que los cueros rioplatenses cobren una importancia vital dado que, como ya se desarrolló, varias zonas, con desigual suerte, se encontraban en un proceso de industrialización.

Una parte importante de aquellos que tuvieron como actividad la de cargadores de cueros Este incremento progresivo se aceleró durante el período 1779-1799 al amparo del reglamento de libre comercio que se sumo a la diversificación de puertos y la apertura directa de mercados que anteriormente, era necesario acceder por medio de intermediarios.

IV

El número total de cargadores que intervinieron entre 1779 a 1799

fue de 1386, lo que nos habla de que una parte importante de la población se dedicó en pequeña, mediana o gran medida a esta actividad. Esto permite establecer la falta de monopolio en cuanto al acceso al comercio. Es decir, un gran número de pobladores tuvieron el contacto con productores y consumidores/intermediarios ultramarinos y por la facilidad de cargar en forma legal cueros y la llegada masiva de navíos destinados para ese fin. Como se puede observar en el cuadro número II, algo más de dos tercios de los cargadores operaban desde Montevideo. Esto probablemente estuviera dado producto de una permeabilidad mayor al pequeño comerciante por el reciente poblamiento de la ciudad y la cercanía entre el puerto y las zonas de producción de cueros. En el caso de Buenos Aires, dado que las zonas de producción se encontraron más alejadas y al tener una estructura comercial con mayor articulación, el número de actores intervinientes fue menor.

Cuadro N° II: Totales de cargadores de Montevideo y Buenos Aires. 1779- 1799

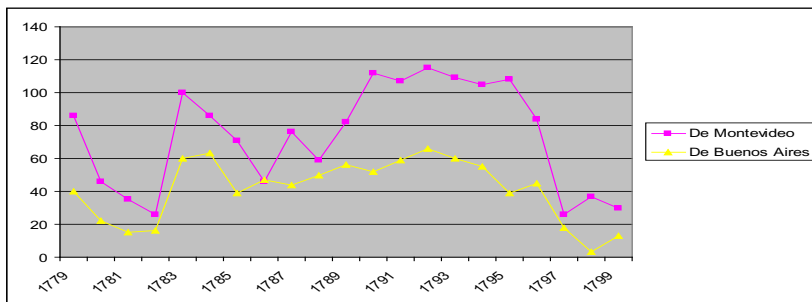
Puerto	Cargadores
Montevideo	928
Buenos Aires	458
Total	1386

Fuente: Ver gráfico N° I

Los cargadores operaron en forma desigual durante este periodo. Como se puede observar en el gráfico V, las fluctuaciones estuvieron dadas en Buenos Aires y Montevideo en líneas generales de igual manera. Tanto en los momentos de aumento de los cargadores como en los momentos de descenso, en los dos puertos la actividad estuvo sincronizada. Respondiendo a la dinámica comercial ultramarina, los dos momentos de descenso se produjeron a partir de los conflictos militares y de ascenso, en los tiempos de paz, produciendo un incremento de la cantidad de actores que intervinieron como cargadores. En este sentido, se puede observar que un grupo determinado se mantuvo como núcleo del comercio de cueros, los cuales bajaban la actividad mercantil por las circunstancias adversas pero la mantenían en el tiempo, y un grupo mayoritario, fluctuante, que a partir de las oportunidades que se brindaban

con la reapertura comercial, actuaban en forma intermitente.

Gráfico N° V: Total de Cargadores (en unidades) salidos al comercio ultramarino desde Montevideo. 1779- 1799



Fuente: Ver gráfico N° II

La cantidad total de cueros que enviaron cada uno de los cargadores varió notablemente, como se observa en el cuadro número tres. Por un lado, tenemos el mayor número de los cargadores, mas de mil, enviaron menos de cinco mil cueros y en total representaron algo más de un catorce por ciento del total de cueros exportados. Por otro lado, durante este periodo señalado quienes enviaron mas de cincuenta mil fueron sólo treinta y cuatro cargadores y concentraron algo mas de la mitad del comercio. Esto da cuenta de una gran concentración del comercio en muy pocas manos y si bien el número de cargadores fue alto, la mayoría no tuvo una participación importante en la misma.

Cuadro N° III Total de Cargadores de Buenos Aires y Montevideo. 1779- 1799

	Cargadores		Cueros	
- de 1.000	616	44,5 %	344.739	3,5%
- de 5.000	499	36,1%	1.107.949	11,2%
- de 10.000	110	7,8%	813.856	8,2%
- de 50.000	126	9,1%	2.640.023	26,6%
+ de 50.000	34	2,5%	5.012.248	50,5%
Total	1.386	100%	9.918.815	100%

Fuente: Ver gráfico N° II

Para el caso de Montevideo, en donde se encontraba el número mayor de cargadores, dos tercios de los mismos, la concentración del comercio de los cueros fue altísima, solo catorce comerciantes concentraron casi la mitad y ochocientos cinco un diecisiete por ciento de la cantidad de cueros. Como veníamos desarrollando, la cercanía con las zonas de producción de cueros, probablemente permitió a una parte importante de la población con algún vínculo con la España peninsular, en tiempos de bonanza el envío de pequeñas cantidades de cueros, sin el mantenimiento de un vínculo permanente como forma de pago de mercancías enviadas previamente o para el pago de deudas contraídas. La población de Montevideo en este período paso de dos mil cuatrocientos veinte personas para el año 1763 a siete mil doscientos en el noventa y siete⁴, si especulamos con la cantidad de unidades domésticas que se encontrarían en este período, casi todas estuvieron implicadas en el comercio de cueros de forma intermitente, pero no les fue ajena, probablemente, a ninguna.

En uno de sus artículos, Jorge Gelman plantea que para el espacio de Colonia (que hace extensible a toda la región) “La inmensa mayoría no tenía más remedio que vender sus cueros localmente a intermediarios, que luego los enviarían a los lucrativos circuitos de comercio exterior.” (Gelman, 1993) Por lo tanto establece que la inmensa mayoría de los pequeños y medianos “campesinos-pastores” no participaban plenamente en la producción mercantil. En el gráfico número cuatro, se puede observar que el número de cargadores fue muy alto en relación a la población que potencialmente podía realizar esta actividad. Por ello, probablemente el acceso al mercado ultramarino no estuviera cerrado para los “campesinos-pastores” sino, todo lo contrario. Existe también la posibilidad de que solo participen los habitantes de la ciudad y no los de la campaña, lo que se deberá aclarar a partir de un estudio minucioso de cada uno de ellos. Por lo pronto, se puede afirmar que el acceso al comercio ultramarino era posible a gran parte de la población.

⁴ Ver anexo N° I.

Cuadro N° IV. Total de Cargadores de Montevideo. 1779- 1799.

	Cargadores		Cueros	
- de 1.000	511	55,0%	171.344	3,9%
- de 5.000	294	31,7%	642.310	14,5%
- de 10.000	55	5,9%	407.558	9,2%
- de 50.000	54	5,9%	1.072.237	24,3%
+ de 50.000	14	1,5%	2.121.181	48,1%
Total	928	100%	4.414.630	100%

Fuente: Ver gráfico N° I

Para el caso de Buenos Aires se aprecian notables diferencias ya que se parte de un número muy inferior de cargadores pese a existir en la ciudad un número mucho mayor de habitantes⁵, para la década del noventa mas de treinta mil habitantes en relación a los entre seis y siete mil de Montevideo, como ya planteamos, esto podría ser producto de la dificultad de acceder a los lugares de producción o/y a la existencia de un grupo de cargadores que se especializaron sin dejar lugar a aquellos que desearan enviar pequeñas cantidades. El número de grandes cargadores, si bien porcentualmente es mayor, no deja de ser un pequeño grupo que concentra más de la mitad del comercio en sus manos, manteniendo en menos de cien personas el ochenta por ciento de la producción total.

Cuadro N° V Total de Cargadores de Buenos Aires. 1779- 1799

	Cargadores		Cueros	
- de 1000	106	23,1%	173395	3,1%
- de 5000	205	44,8%	465639	8,4%
- de 10000	55	12%	406298	7,4%
- de 50000	72	15,8%	1567786	28,5%
+ de 50000	20	4,3%	2891067	52,6%
Total	458	100%	5504185	100%

Fuente: Ver gráfico N° I

⁵ Ver anexo N° II

En términos generales, se podría afirmar que en el comercio ultramarino de cueros el número de actores que intervinieron activamente no fue reducido, pero si se logró una gran concentración en un pequeñísimo grupo de treinta y cuatro comerciantes algo más de la mitad de la comercialización total.

En la cantidad de cargadores totales de los dos puertos no se encuentra una correlación, ya que mientras que de Buenos Aires hubo 215, de Montevideo fueron más del doble de cargadores, 444. La causa de ello puede estar dada por la cercanía de la producción ganadera, ya que mientras que en el caso de Buenos Aires grandes cantidades de cueros fueron traídas de lugares distantes, en el caso de Montevideo, la producción se encontraba, en su mayoría en espacios cercanos a la ciudad y por ende al puerto. Es para remarcar que en los dos puertos (si bien es mayor el caso de Montevideo) una parte importante de los cargadores, lo fue a partir de pequeñas cantidades y en forma intermitente.

Aquellos cargadores que comerciaron grandes cantidades de cueros lograban cierta regularidad durante algunos años. Solo treinta y cuatro cargadores concentraron casi la mitad de los cueros comercializados, esto daría cuenta de que si bien muchos actores participaron comercializando, aquellos que se dedicaron y enriquecieron fueron pocos. En igual medida tanto en Buenos Aires y Montevideo lo que se permite predecir una cierta homogeneidad en los dos puertos en cuanto a la capacidad de este grupo de actuar.

Reflexiones finales

Este trabajo estuvo orientado a analizar a aquellos actores cuya actividad era la de vincular comercialmente a los productores de cueros con los consumidores ultramarinos de dicha mercancía. Se puede observar que en forma paralela al crecimiento del comercio ultramarino aumento exponencialmente el número de cargadores. Durante el siglo XVIII se pasó de un número muy reducido de cargadores, vinculados al monopolio comercial de Cádiz, a una segunda mitad del siglo marcada por el incremento del comercio con los puertos españoles y los cargadores que intervinieron. Lo más importante que debía tener un cargador para poder comercializar los cueros era mantener un vínculo entre los productores locales y los consumidores en las regiones de destino.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se produjeron transformaciones orientadas en este sentido. A partir de las necesidades regionales de cueros para el desarrollo industrial y el crecimiento de la producción, se suma una reglamentación a potenciar este desarrollo en detrimento del monopolio gaditano. La circulación de las fragatas correo, el aumento de los navíos de registro, establecimiento de “asientos” comerciales y el reglamento de libre comercio estuvieron enfocados a acompañar las transformaciones económicas.

El alto número de cargadores involucrados en el comercio ultramarino de cueros acompaña lo descrito. La llegada de navíos con distintos destinos, la posibilidad de cargas con exiguas cantidades y el hecho de que sean migrantes recientes con lazos fuertes en otras regiones, permite que muchos actores que se asentaron en el Complejo Portuario Rioplatense desarrolló esta actividad. Hay que marcar algunos matices en relación a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en la primera de estas unidades producto de ser un asentamiento mas antiguo, y la lejanía de las zonas de extracción y vinculación de los grandes propietarios de ganado y tierras con grandes comerciantes, por ello el número de cargadores es bastante menor al de Montevideo. En este último puerto, en cambio se produjo todo lo contrario, el alto número de migrantes recientes y la cercanía con las zonas de producción hicieron que un número mayor de actores intervengan en el comercio. Además, el hecho de no necesitar apoderados para el comercio, como para el caso de Buenos Aires los cuales necesitaban un contacto en Montevideo, el coste era menor.

Si bien, hubo muchos actores que intervinieron en el comercio un gran número de comerciantes que intercambiaron pocas cantidades de cueros y durante un breve período de tiempo. En cambio, un número muy reducido de actores comercializaron la mitad de los cueros, siendo esto, una característica común a los dos puertos, concentraron una parte muy importante, pero el comercio no era exclusivo de unos pocos. Entre estos dos grupos, uno de muchos cargadores con pocas cantidades y otros de pocos con muchas, se encuentra una franja media que, en términos generales, comercializaron un número importante de cueros distribuidos en varios años. Este grupo de cargadores, probablemente, hayan

sido comerciantes que no llegaban a ser de los “grandes” cuya actividad mas importante que realizaban era el comercio de cueros o esta actividad era un complemento a otra actividad económica como el comercio interno (redistribución de las mercancías en el Virreinato del Río de la Plata) o como pago alternativo al de las remesas de plata.

En este trabajo se analizó a los cargadores en términos cuantitativos, haciendo hincapié en sus características en relación a la cantidad de cueros que comercializaron. Es por lo tanto, una primera aproximación y como agenda a desarrollar, para completar esta investigación, la relación con el resto de actores regionales y su participación en las instituciones, con el fin de establecer que impacto tuvieron estos actores en las transformaciones económicas y políticas de las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX en la Región Río de la Plata.

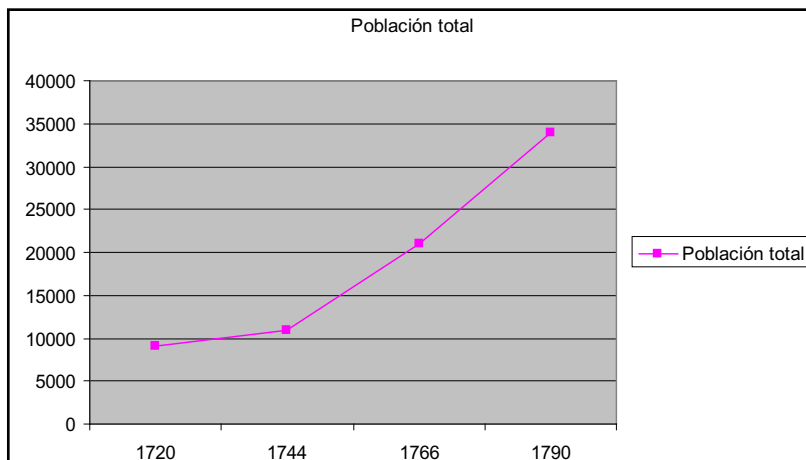
Bibliografía

- Censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España en el año de 1799.* (1803) Madrid: Imprenta Real,
- Corcolocorvo. (1946). *El lazarillo de ciegos caminantes (1773)*. Buenos Aires: Espasa Calpe.
- Garavaglia, J. C. (1999). Un siglo de estancias en la campaña de Buenos Aires: 1751 a 1853. *Hispanic American Historical Review*, 79- 4.
- Gelman, J. (1989). Una región y una chacra en la campaña rioplatense: Las condiciones de la producción triguera a fines de la época colonial. *Desarrollo económico*, 28(112).
- Gelman, J. (1992) Producción campesina y estancias en el Río de la Plata Colonial. La región de Colonia a fines del Siglo XVIII. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 3a. Serie (6).
- Gelman, J. (1993) Los caminos del mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial. *Latin American Research Review*, 28(2), pp. 89-118.
- Gelman, J. (1998) *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*. Buenos Aires: Los libros del riel.

- Rosal, M. A. y Schmit, R. (1999). Del reformismo colonial borbónico al libre comercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854). *Boletín del Instituto de Historia Argentina Dr. Emilio Ravignani*, 3a. Serie (20).
- Jumar, F. (2000). *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778* (Tesis doctoral). École des Hautes Études en Sciences Sociales, París.
- Jumar, F. (2001) Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español. 1720- 1778. *Trabajo presentado en Coloquio Internacional Mercantilismo y Comercio en el Mundo Ibérico, 3 de septiembre de 2001, Ciudad Autónoma de Buenos Aires*.
- Jumar, F. (Ed.) (2002) *Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico*. Buenos Aires: Universidad Argentina de la Empresa.
- Johnson, L. y Socolow S. (1978). Población y espacio en el Buenos Aires del siglo XVIII. *Desarrollo Económico*, 20(79).
- Johnson L. (1979). Estimaciones de la población de Buenos Aires en 1744, 1778 y 1819. *Desarrollo Económico*, 22(82).
- Moraes, M. I. (2011). *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis doctoral inédita). Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Moutoukias, Z. (1999). Comercio y producción. En Academia Nacional de la Historia. *Nueva Historia de la Nación Argentina* (Vol. 3: período español (1600-1810)). Buenos Aires: Planeta.
- Pollero, R. y Vicario C. (2009). *Informe demográfico sobre la región platense, 1760-1860*. 57: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, Uruguay.
- Rosal, M. y Schmit R. (2004). Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768- 1854). En Garavaglia J. C. y Fradkin R. (ed.). *En busca del tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750- 1865*. Buenos Aires: Prometeo.
- Torras Elias, J. (2007). *Fabricants sense fàbrica, els Torelló d'igualada (1691- 1794)*. Vic: EUMO Editorial.

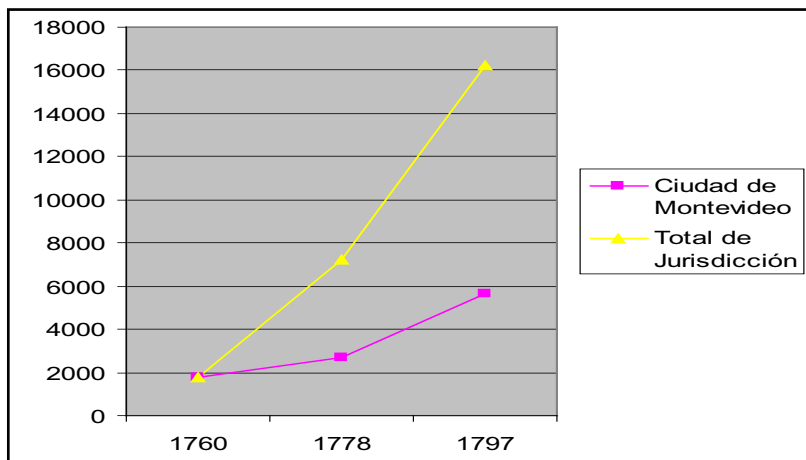
Anexo I

Gráfico: Aproximaciones a la población total de la ciudad de Buenos Aires



Fuente: elaboración propia a partir de: Besio Moreno, Nicolás. (1936) *Buenos aires, puerto del Río de la Plata, la Capital de la Argentina, estudio crítico de su población, 1536/ 1936.* UBA. Buenos aires.

Gráfico: Aproximaciones a la población total de la ciudad de Montevideo y su Campaña



Elaboración propia a partir de los datos de: Moraes, María Inés

(2011) *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis doctoral inédita). Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid. Pollero, Raquel, y Carolina Vicario. (2009) *Informe demográfico sobre la región platense, 1760-1860*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, Uruguay.

El consulado de Buenos Aires y el quiebre de la Monarquía: los préstamos y contribuciones de los comerciantes, 1808-1816

Javier Kraselsky

Introducción

El objeto general de este trabajo es analizar algunas de las modalidades por las cuales los gobiernos revolucionarios porteños desde 1810 contaron con los recursos de los comerciantes que integraban el espacio del Río de la Plata a inicios del siglo XIX. Los gobiernos que lideraron este primer proceso de la formación del Estado argentino, necesitaron contar con recursos auténticos y con una autoridad que, por medio de la violencia o el consenso, pudiera recaudar dichos fondos de la población. El objetivo específico es analizar los préstamos y contribuciones extraordinarias de los comerciantes como actores principales del Consulado de Buenos Aires recaudadas para las autoridades monárquicas primero y luego para las revolucionarias entre los años de 1808 a 1816, año en que se produjo la declaración de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

El Consulado fue la corporación mercantil creada por los comerciantes en 1794 -el Reglamento de Libre Comercio sancionado en 1778, permitía la fundación de tales corporaciones- y se disuelve en 1821 por las medidas liberales de Bernardino Rivadavia bajo el gobierno de Martín Rodríguez en la recientemente creada provincia de Buenos Aires. En trabajos previos ya hemos visto como los comerciantes utilizaban el canal de las Juntas de comercio primero y el Consulado después para realizar donativos voluntarios y empréstitos a la Corona que solicitaba recursos para financiar sus guerras

(Kraselsky, 2011: 238-242). Los comerciantes veían en estas cesiones de dinero oportunidades por las cuales consolidar su posición de interlocutores válidos, mostrándose como cuerpo leal a sus intereses e intermediario entre la Corona y los espacios rioplatenses.

Pero esto cambió con el descalabro político: el quiebre monárquico marcó un punto de inflexión en las relaciones entre la corporación de Antiguo Régimen y las autoridades de gobierno. De ahí que tenemos que profundizar la investigación para responder a la pregunta de por qué el Consulado se mantuvo por más de una década luego de la ruptura monárquica. Es decir, cómo fue la relación entre el poder político devenido en mayo de 1810 y los comerciantes que integraban el Consulado y cuáles fueron los motivos del declive institucional de éste.

Las hipótesis que este trabajo se propone demostrar apuntan a que el Consulado habría dejado de funcionar, tanto política como económicamente como interlocutor de las autoridades del Estado desde la primera década del siglo XIX. Ya hemos tenido oportunidad de plantear que el Consulado no pudo superar la etapa de formación de sus estructuras. Desde 1802 fue progresivamente perdiendo poder, posición que es asumida por las Juntas de comercio y el Cabildo de Buenos Aires (Kraselsky, 2011: 233-243).

En la etapa en la que circunscribimos el análisis (1808-1816) esto se podría observar con los recortes a sus ya limitadas prerrogativas que le habrían impuesto los gobiernos revolucionarios. Entonces una de las hipótesis es considerar la pérdida de poder e influencia del Consulado y su acentuación desde el advenimiento de la Junta Provisional Gubernativa, hecho que se profundizaría durante los dos Triunviratos y el Congreso constituyente entre 1813-1815. Esta profundización habría llegado hasta una virtual desarticulación posterior a 1815, época de concentración del poder en la figura del Director Supremo.

Una segunda hipótesis de trabajo es demostrar que los préstamos (sean forzosos o a interés) y contribuciones dejaron de ser una oportunidad para los comerciantes, para pasar a ser una obligación casi carente de contraprestación política y económica. El Consulado se habría transformado en una institución subordinada al Estado revolucionario, al tiempo que el Cabildo se habría transformado en un organismo autónomo primero y en parte integrante de este Estado

luego. Su función fiscal, fue a través de las recaudaciones del préstamo patriótico o más aún de las contribuciones extraordinarias.

Además podría plantearse que las autoridades revolucionarias habrían desplazado a los comerciantes españoles por los nuevos actores mercantiles británicos que, en su mayoría contaban con intereses diferentes. Estos comerciantes ingleses habrían estado más vinculados a los intereses productivos sobre los netamente comerciales. La sanción del decreto del virrey Cisneros en 1809, que permitía el comercio con “amigos y neutrales” así lo demostraba. La vinculación con otros comerciantes de distinto lugar geográfico no habría sido pensada sino en términos económicos de corto plazo.

Los comerciantes españoles o *españoles europeos* habrían sido confiscados o sometidos a juramentos de fidelidad a las nuevas autoridades revolucionarias. Esta política se aplicaría con la profundización de la Revolución en 1812, utilizando los fondos de los comerciantes ligados a los mercados europeos.

Estado de la cuestión

Sabemos por los estudios de Carlos Marichal (1999; 2001) y Guillermina del Valle Pavón (1998; 2000), entre otros, que los fondos americanos con los que la Corona financiaba las guerras aumentan en los años finales de la dominación hispánica. Los fondos fueron de dos tipos: los *ordinarios* y los *extraordinarios*. Los primeros eran los ingresos derivados de impuestos, monopolios, etc. y los *extraordinarios* eran ingresos generados por el Estado en distintos tipos de títulos de deuda emitidos por la Real Hacienda. Los préstamos y contribuciones se incluyen en estos últimos.

Los préstamos recolectados en América fueron un recurso extraordinario de la Corona utilizado en periodos de guerra y crisis financiera. Aunque también se recaudaban para otros temas como la asunción de los virreyes o ceremonias: los Hacendados recaudan un donativo para financiar los festejos ante la llegada de Pedro de Cevallos como primer Virrey del Río de la Plata (Jumar y Kraselsky, 2007: 42). Desde el siglo XVII, los Consulados como corporaciones mercantiles y tribunal de comercio eran quienes podían recaudar dinero de la comunidad mercantil utilizándose como intermediarios entre la Corona y los comerciantes. El Reglamento de Libre Comercio abrió la

puerta a los “nuevos” Consulados, creándose por ejemplo el de Buenos Aires.

La Corona conservó su poder e influencia de diversos modos. Ya sea mediante la recaudación de donativos voluntarios o forzosos, de suplementos, de préstamos a rédito solicitados a las corporaciones y por intermedio del *préstamo patriótico*. Por otra parte se recurría a la gestión de empréstitos con banqueros holandeses (Marichal, 1999: 119), la emisión de vales reales primero en la península y luego en América y finalmente la apropiación de los bienes eclesiásticos y civiles en el decreto de consolidación real en ambos lados del océano (Von Wobeser, 2002: 787-827). Es decir la política de solicitar colaboraciones a los actores americanos fue sólo una manera de recurrir a fondos en situaciones extraordinarias.

Ya entrado en el siglo XIX, los trabajos sobre México de Luis Jáuregui se refieren en profundidad a los instrumentos económicos impulsados por el Estado como las contribuciones directas (2006: 9-45). Este gravamen también ha sido analizado por Antonio Ibarra con una mirada general (2001: 317-350) y por Ernest Sánchez Santiró (2012: 9-35), quien da cuenta de la contribución de 1813 y su fracaso y retorno a otros instrumentos financieros en 1815. Este autor analiza el gravamen, impulsado por la constitución de Cádiz y su relación política con el retorno de Fernando VII al trono.

Para el caso de Perú contamos con los trabajos de Cristina Mazzeo (2012; 2006:63-84) y Alfonso Quiroz (1993: 124-146) entre otros. La primera compara el desarrollo de la fiscalidad en México y Perú, analizando el rol del Consulado de comercio en la administración de los préstamos forzosos y las recaudaciones para el Estado de dinero necesario para cubrir el déficit fiscal con agiotistas y prestamistas locales y extranjeros. En el caso de Alfonso Quiroz, éste enfatiza sobre el desconocimiento del Estado republicano de la aceptación de las deudas contraídas en el período colonial.

En el Río de la Plata, al no poseer recursos ordinarios o al reducirse en momentos de guerra, los recursos extraordinarios eran los más recurridos. Los gobiernos revolucionarios comenzaron a extraer beneficios de las fortunas de los comerciantes, sea mediante préstamos forzosos, sea en la recaudación de contribuciones, sea por el préstamos patrióticos o incluso por la expropiación bajo el rotulo

“pertenencias extrañas” (Galmarini, 1985: 3-16; 2000: 131-138). Estas recaudaciones fueron las más importantes hasta la contribución directa de 1821 (Santilli, 2010: 33-63; Schmit, 2010: 71-104; Irigoín, 2006: 47-77). En este espacio, si bien no hay estudios que aborden específicamente los préstamos de los comerciantes al gobierno revolucionario, salvo el citado Galmarini, sí los hay de autores que toman la modernización del sistema fiscal (Amaral, 1993: 201-218).

Caída de la Monarquía: Asenso de la Junta Revolucionaria

En el contexto de las guerras europeas se produce la crisis de la monarquía hispánica con los acontecimientos de Bayona, el advenimiento de Napoleón y el ascenso de su hermano José I en el trono. Tanto en el viejo mundo como en el nuevo, se producen levantamientos y reacciones provocadas por las elites que buscaban la defensa de los valores de la monarquía y de sus gobiernos autónomos (Rodríguez, 1996; Chust, 2008). No nos ocuparemos puntualmente de la Revolución en el Río de la Plata, remitiendo a trabajos específicos sobre el tema (Tío-Vallejo, 2009: 133-162; Di Meglio, 2008; Ternavasio, 2007) Nos concentraremos en los comerciantes y en el papel de las instituciones en la financiación del Estado revolucionario.

Los gobiernos revolucionarios porteños a partir de 1810 comienzan a solicitar la recaudación de recursos de los comerciantes agrupados en el Consulado. Ellos van a ser requeridos por el gobierno provisional para financiar sus crecientes gastos. El Consulado actuó como financista de la Corona recaudando ingresos ordinarios y extraordinarios. Los primeros mediante impuestos comerciales aduaneros y los segundos mediante préstamos forzados o a interés y contribuciones de los comerciantes.

Ya antes del inicio del proceso revolucionario, los Cabildos del virreinato recaudaban por disposición de las autoridades en resolución de 13 de julio de 1808, dinero de la población de los espacios americanos mediante las *contribuciones patrióticas*. Estas *contribuciones patrióticas* se recaudaban en forma paralela a los donativos y préstamos a interés. El Cabildo, de ser una corporación de vecinos leal a la autoridad monárquica, desde la Revolución y durante toda la primera década del siglo XIX se fue transformando en uno de los núcleos de

la Revolución.¹ El Consulado, como corporación de comerciantes y hacendados poderosos declinó en su rol de interlocutor de las autoridades, siendo sus integrantes confiscados o abrumados mediante préstamos o contribuciones.

Una vez quebrado el sistema monárquico con la invasión napoleónica, la noticia se conoció en el Consulado de Buenos Aires que sólo mencionó el tema,² en cambio el Cabildo llevó adelante una respuesta más explícita, es allí donde se produjo el movimiento juntista. *La Gaceta*, en su edición del 9 de junio de 1810, ante la petición del reconocimiento del Consejo de Regencia y de enviar diputados a las cortes, decía que ella “se reserva el derecho a préstaselo”, el motivo es que no tenían representación para actuar en nombre de Fernando VII. Sin embargo, en octubre el cabildo de Buenos Aires, como veremos, impulsa su reconocimiento. El cabildo apoyó por medio de “encargos, y redoblando los esfuerzos para auxiliarlos con todo género de socorros, que demuestre solemnemente la fraternidad de los pueblos de América con los de España”.³

La Junta Provisional Gubernativa de las Provincias Unidas del Río de la Plata comenzó a exigirles a los comerciantes que le otorgasen préstamos y a disminuir su influencia corporativa atacando al Consulado. Esto también se produjo en el Cabildo, donde la Junta desplazó en octubre a los miembros acusados de “los repetidos ultrajes que han inferido a los derechos de este pueblo”. Marcela Ternavasio señala que en octubre de 1810, el gobierno revolucionario remueve a los miembros del Cabildo de Buenos Aires que no eran adeptos a la Revolución al reconocer ésta institución vecinal, al Consejo de Regencia (2007: 34; 2000: 40). De este modo la Junta Provi-

¹ Acuerdos de Extinguido Cabildo de Buenos Aires, (en adelante AECBA), serie IV, tomo III, años 1808-1809, 24-25; 69; 74; 410; 425-427; 546, y AECBA, serie IV, tomo IV 1810 pp. 11; 22; 25; 32-33; 42; 55; 87; 94.

² El 2 de julio y luego debatir cual sería su postura ante el Consejo de Regencia, el Consulado remite la cedula a la Junta Provisoria Gubernativa, es decir no toma una postura definida. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), IX 29-1-5 f° 229.

³ *La Gaceta de Buenos Aires*, Reimpresión facsimilar, Junta de Historia y numismática Americana, Compañía sud-Americana de billetes de banco, tomos I-VI, 1915 (en adelante Gaceta), 9 de junio, p. 18.

soria contó con un poder absoluto que intentó subordinar a todas las instituciones existentes en los territorios que le habían brindado a la Corona ingresos monetarios.

Los actores políticos de ambas instituciones –cabildo y consulado- no podían integrar a ambas instituciones a la vez. Muchos de ellos, sobre todo en periodos anteriores a la Revolución, ocupaban cargos alternativamente en ambos cuerpos. El consulado fue el interlocutor privilegiado de la Corona durante todo el siglo XVIII, ya que le podía brindar dinero para las guerras, sus miembros eran en su mayoría exportadores e importadores de “efectos de castilla”. Después del quiebre revolucionario, ambas instituciones se diferenciaron: el cabildo funcionaba como pilar revolucionario y el consulado como entidad prestamista del Estado.

La primera Junta dio paso a la Junta Grande conformada el 18 de diciembre de 1810. El control sobre el Consulado se manifestaba el 24 de enero de 1811 fecha en que, los Ministros de la Real Hacienda, le ordenaban al Consulado remitir a la Tesorería General todos los fondos hallados en su poder.⁴ Es decir que el Consulado dejaba de disponer de sus entradas monetarias otorgando al Estado revolucionario el control de sus fondos. El Consulado de ser una institución corporativa que defendía los intereses de los comerciantes, pasó a ser una institución subordinada al poder político.

Las autoridades revolucionarias acudieron al Consulado en busca de fondos que le permitan financiar sus deudas y sus campañas militares tanto al norte como hacia la Banda Oriental del Río. En 1811 las autoridades solicitaron la devolución del dinero prestado al Consulado por la Real Hacienda en 1801, momentos en los que se necesitaba armar a los corsarios para que evitaran el contrabando.⁵ El Consulado reprodujo su rol de caja de donde extraer los fondos para el Estado. Desde los inicios de la primera década del siglo XIX, dicha institución fue perdiendo importancia como corporación con

⁴ AGN, Sala X, 3-6-7. Este traspaso se produce el 1° de marzo, Sala IX 29-1-6, f° 10 vta.

⁵ Las Actas consulares de 1811 manifiestan un conflicto entre la Real Hacienda y el Consulado por los montos por las armas de los corsarios, haciendo referencia a una deuda de 127.000 a favor de la Real Hacienda. AGN, Sala IX, 29 1-6, f° 17.

intereses propios y como órgano de presión para conseguir beneficios. Los mayores perjudicados eran los comerciantes españoles otrora poderosos, vinculados al sistema monopólico. Esta política puede verse a través de los Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, en los que se leen oficios en los que se manifiesta la persecución de los españoles tildados de contrarrevolucionarios.⁶ Los españoles debían someterse a un juramento de fidelidad.⁷

Los miembros del consulado van a ser requeridos para financiar el Estado, además de ser, muchos de ellos, perseguidos por el hecho de ser españoles y por sus riquezas generadas en la actividad mercantil. El gobierno intervino en las elecciones de la junta de gobierno, designando por decreto del 8 de septiembre de 1811 a sus integrantes (Tjarks, 1962: 493). En el cabildo, como ya mencionamos, se eliminaron los españoles o los miembros que no acordaban con las ideas revolucionarias, con lo cual se transformó en interlocutor del poder político (Tío Vallejo, 2009: 137-138).

Tiempo después, en 1812 se produce un movimiento antirrevolucionario liderado por Martín de Alzaga, el Consulado de comercio no mencionaba el hecho ni se pronunciaba en torno a él. Martín de Alzaga fue prior y referente en distintos acontecimientos, como por ejemplo la defensa del Consulado ante el resurgir de las Juntas como canal alternativo a comienzos del siglo XIX, la defensa de la ciudad ante la ocupación británica y fue uno de los líderes en la defensa de las ideas de los comerciantes ligados al monopolio en 1809 (Kraselsky, 2011: 238-239). El Cabildo en cambio denomina este hecho como “horrenda conspiración tramada por los españoles de esta capital, (y) los de Montevideo” que impulsa la respuesta del poder revolucionario. El gobierno se mostraba como protector del equilibrio social y órgano legítimo para utilizar la violencia para la conservación de la paz.⁸

El gobierno revolucionario solicitaba a los comerciantes dinero con que enfrentar las urgencias del Estado: el 26 de enero de 1811, las autoridades le exigen al Consulado la recaudación de un préstamo forzoso de 100.000 ps y tiempo después de 150.000 ps. Los comer-

⁶ AECBA, Serie IV, tomo V, p. 426-431.

⁷ AECBA, Serie IV, tomo V, p. 438.

⁸ AECBA, Serie IV, tomo V, Ibid., p. 260.

ciantes “sin recurrir al medio de una junta general de comercio” pres-taron la suma solicitada a 5 % de interés.⁹ La modalidad era conocida, los comerciantes en reiteradas oportunidades habían financiado a la Monarquía. En este sentido la circular de petición del empréstito manifiesta que el reintegro “se hara con preferencia a cuales quiera otra atención, con el oro y plata que se ha mandado a amonedar a Chile”, con ello los intereses del préstamo los garantizaría el dinero girado por el Consulado. Los prestamistas recibían como resguardo, un recibo firmado por el tesorero del Consulado.¹⁰

Dada la circular del gobierno, el Consulado organizó un reparto entre “los sujetos más pudientes del pueblo” que dentro de dos días depositen las sumas en la tesorería del Consulado para después llevar al ejército. El 25 de noviembre en el seno del Consulado se leyeron varios memoriales de comerciantes que tenían por fin excusarse del pago en préstamo. Las autoridades revolucionarias respondieron que “de no verificar el entero dentro de 24 horas” se sancionará a los comerciantes que se nieguen a brindar sus fondos. De modo contrario a lo sucedido con anterioridad a la revolución, los préstamos no significaban para los comerciantes una oportunidad de mostrarse leales a las autoridades reales. Los comerciantes en épocas monárquicas buscaban ampliar sus negocios invirtiendo en préstamo a interés esperando futuros beneficios políticos y comerciales. Ahora en una coyuntura revolucionaria eran solamente una carga, una obligación y como tal su incumplimiento se sancionaba.

El 2 de diciembre de 1811, “se manifiesta que aun no se completa los 150.000 del empréstito (...) para facilitar mejor el entero, se su-plan de los fondos del Consulado cinco mil”.¹¹ De los 150.000 se recaudó por el empréstito unos 136.000 ps. El 20 de diciembre en una oficio del Consulado se lee que el préstamo se daría con “algunos ramos de su cargo (...) a bien se complete el empréstito”.¹² Finalmente, en fecha 18 de enero, entraron a la Tesorería General del Ejército la

⁹ AGN, Sala IX 29-1-5, f° 20.

¹⁰ AGN, Sala IX 4-6-16 f° 42.

¹¹ AGN, Sala IX 29 1-6, f° 21 vta.

¹² *Ibid.*, f° 23

suma solicitada de los 150.000 pesos.¹³ Ante la dificultad de que los acreedores recuperen sus fondos algunos prestamistas solicitaron el “endoso de sus créditos”. Por este endoso los comerciantes acreedores del Estado descontaban los derechos comerciales en la Aduana. Con lo cual recibían ciertas ventajas. Este expediente concluye en enero de 1812 con la entrega en las cajas de esta capital de la cantidad de 154.500 ps.¹⁴

Los dos primeros años del gobierno revolucionario terminan en fracasos institucionales y luchas por la autonomía política. El cabildo de Buenos Aires, toma preeminencia política y se consolida en el grupo de poder local. El consulado, antiguo núcleo de poder liderado por actores monopólicos, se debilitó como interlocutor de las autoridades. El acoso de los revolucionarios a los comerciantes no se fundamentó en el simple hecho del origen y ciudadanía, este se basaba en una cuestión política de fidelidad monárquica y económica de ser los más acaudalados.

1812: Radicalización de la Revolución: modificación de las funciones del Consulado

La revolución en Buenos Aires se radicalizó en 1812 con la confiscación a los españoles y con la disminución de la influencia del Consulado como institución monárquica. Políticamente esta fue la fecha de fundación del Triunvirato y de la reunión constituyente de 1813-1815, cuyo cenit fue la Asamblea de año XIII. La Revolución entró en una espiral de violencia y de radicalización sumida por la coyuntura política. Eran años en los cuales la Revolución parecía quebrarse, por un lado con los reveses al norte y por otro con la lucha en el frente Oriental. En este sentido, Montevideo, lograba su propio Consulado merced a su fidelidad con el consejo de Regencia, lo que implicaba que los comerciantes y hacendados de la otra banda, adquirieran más poder político (Capillas de Castellanos, 1962).

El Triunvirato significó una concentración del poder y una transformación de las instituciones monárquicas como la Real Audiencia o el cabildo (Ternavasio, 2007: 84-96). El Consulado también fue refor-

¹³ AGN, Sala IX 4-6-16 fº 48 vta.

¹⁴ AGN, Sala X 6-7-6.

mado por la intervención del poder revolucionario. El 14 de mayo de 1812 se estableció que las elecciones se realizaran “con la calidad de que las dos terceras partes de electores y elegidos sean oriundos de las Provincias Unidas del Río de la Plata”.¹⁵ Esta condición es una muestra de la intervención del Estado revolucionario en el consulado. Uno de los objetivos del gobierno sería apropiarse del consulado con el fin de que este le otorgase fondos para su administración y sostuviera la estructura política revolucionaria en un periodo de guerra.

El gobierno revolucionario confiscó, por el bando del 14 de enero de 1812 las “pertenencias extrañas” a los españoles. Hugo Galmarini, analizó el tema en toda su complejidad por lo que remitimos a su estudio.¹⁶ Dicho rubro “pertenencias extrañas” fue un rubro recaudado por la Tesorería General de Ejército y Hacienda entre 1812 y 1821. Por intermedio de ellas, se les solicitaba a los comerciantes españoles el pago de lo recaudado en el comercio.¹⁷

Paralelamente a esto, el Estado recurrió a pedir fondos con los cuales cubrir sus obligaciones. *La Gaceta* publicó el 15 de mayo un suplemento donde solicitaba la recaudación de una contribución extraordinaria. Así, la derrota de Huaqui dejó al Estado sin los recursos de las regiones del alto Perú y debido a ello, se acudió a los habitantes para que aportaran al erario. De este modo, el 8 de mayo, los comisionados de la contribución extraordinaria, Mariano de Sarratea, Juan José de Anchorena y al síndico Vicente López designados por el Cabildo,¹⁸ presentaron el plan de pago. Los comerciantes, tenderos, incluso extranjeros de casa abierta y artesanos que hacen las compras por mayor tenían que pagar 228.000 ps anuales y 19.000 ps mensuales. Los vecinos propietarios 163.579 ps. 6 ½ reales anuales y 13.631.5 ps. mensuales. Los almaceneros de abastos de todas clases, pulperos, jaboneros fabricantes de marquetas de sebo y velas 100.000 ps anuales y 8.333 ps. 2 ½ reales mensuales, los panaderos 77.200 ps. anuales y 6.433 ps. 2 ½ reales mensuales, los boticarios y drogueros 3000 ps. anuales y 250 ps. mensuales, el impuesto del

¹⁵ AGN, IX 29-1-6, fº 37.

¹⁶ *Ibid*, p. 15.

¹⁷ AGN, Sala IX 15-4-2.

¹⁸ AECBA, Serie IV, tomo V, p. 185.

4 % reales sobre cada res vacuna de consumo, mesas de villar, casas de juego, confiterías, fondas, pastelerías y chocolaterías 12.000 ps. anuales y 1000 ps. mensuales. En total anuales 638.030 pesos 4 ¼ reales y 53.169 pesos 1 ½ reales mensuales.¹⁹

El Cabildo de Buenos Aires poseía mayor autoridad local y por lo tanto capacidad de realizar una petición con más éxito. Las contribuciones de los propietarios correrían por cuenta del Cabildo que gestionaba el pago de los derechos. Pero ante la necesidad, el gobierno revolucionario también solicitó préstamos al Cabildo. El 14 de octubre pide “se le faciliten por el ayuntamiento la cantidad de biente mil pesos con cargo de reintegro”.²⁰ El 15 de noviembre, el gobierno le volvió a exigir al Cabildo 13.000 ps.²¹

El 13 de mayo la contribución extraordinaria de los distintos gremios va a ser recaudada por el Cabildo, el Consulado y el intendente de policía. La mayoría de los ramos los recauda el Cabildo, salvo el primero (comerciantes, tenderos, etc.) y el último (casas de juego, fondas) cuya presión “es mas propio se encargue al Consulado por la conexión que tienen esos ramos con los que han encomendado, y por hallarse el Cabildo recargado con innumerables otras atenciones que con dificultad puede desempeñar”.²²

El Consulado como cuerpo ligado a los intereses mercantiles, fue el encargado de recaudar para el Estado los montos fijados para el cuerpo de comerciantes y de señalar quienes serían los encargados de efectuar tal recaudación. Para ello se convocó a una Junta General de comerciantes para el 26 mayo que designa a 8 individuos para la contribución del comercio. El 6 de junio de 1812 los consiliarios Ambrosio Lezica, José Aguirre y don Gaspar Ugarte fueron designados como reguladores.²³ Un año después un decreto gubernamental fundamenta la decisión por la cual los comerciantes nombraron a sus propios recaudadores

¹⁹ *Ibid.*, p. 196.

²⁰ *Ibid.*, p. 650.

²¹ *Ibid.*, p. 671.

²² *Ibid.*, p. 204.

²³ AGN, Sala IX 29-1-6 f° 31 vta.

aunque las necesidades de la patria no disminuyen, y fuerzan poderosamente al gobierno a continuar unas contribuciones, que quisiera haber extinguido, sin embargo es de la primera atención modificarlas, y hacerlas menos sensibles, ya por una repartición mas proporcionada, ya por los mejores medios de exacción, porque está bien convenido que las contribuciones más ligeras suelen hacerse intolerantes para las maneras con que se cobran. Partiendo de estos principios de equidad y de justicia ha decretado que se nombre una comisión compuesta de dos comerciantes de crédito y probidad, que por cuatrimestre se encargue de la recaudación de la contribución extraordinaria. Sus funciones serán recibir la cuota correspondiente a cada uno de los individuos del comercio según el nuevo arreglo, que se les pasará... la tesorería Nacional (juntará los fondos). Los comprendidos en esta nota serán compelidos al pago por el gobierno dentro de veinte cuatro hs con una multa correspondiente a su negligencia, o falta de obediencia.²⁴

En la contribución extraordinaria del comercio se mencionaba una lista con los comerciantes que han cumplido con la misma. Para 1813, por ejemplo, son más de 400, que aportaron entre 12 y 100 pesos mensuales.²⁵

Por otra parte y vinculado a la pérdida de poder del Consulado, en diciembre de 1812, las autoridades revolucionarias aumentan a expensas del Consulado el derecho de Alcabala de segundas ventas de 8.300 a 20.000. Las alcabalas de reventa eran un impuesto percibido por la Real Hacienda y pagado por todos aquellos que comerciaban artículos venidos de la península, sea en sus tiendas y almacenes o por su venta callejera (Tjarks, 1962: 36-44) La recaudación de las alcabalas manifestaba el poder de los comerciantes quienes pagaban montos inferiores a los que les correspondía, además de dilatar el pago. Este aumento se intentó imponer en 1802, pero los comerciantes no lo aceptaron (Kraselsky, 2011: 107-110; 132-136).

Ahora, además de aumentarse se innovaba en que se encargaría

²⁴ AGN, Sala X, 7-4-1.

²⁵ *Ibid.*

la Aduana y no un comerciante particular como responsable de efectivizar el cobro, así se observa en un oficio de la Junta Gubernativa que “la Aduana se entendiese en la cobranza” de la alcabala y para evitar dilaciones se supla con los fondos consulares, este oficio fue firmado por Manuel Obligado y Nicolás Anchorena con fecha 10 de diciembre de 1812.²⁶ Este aumento en los gravámenes comerciales fue resistido por los comerciantes, que el 14 de junio se quejaban de tal aumento debido a que los perjudicaba. Decían que

fundado en que se hallaba el comercio demasíadamente recargado con el peso de la contribución extraordinaria. El erario está exhausto, (y) las atenciones se multiplican.”

Bajo estos antecedentes se hace indispensable, que al menos por el presente año se “tome la regulación de la alcabala de reventa en los designados 20.000”.²⁷ Finalmente, las súplicas de los comerciantes son escuchadas por las autoridades que rebajan las alcabalas que tenían que pagar de 20.000 a 15.000.²⁸

La política revolucionaria se manifestó contra los españoles y el Consulado como su núcleo corporativo. El 18 de febrero de 1813 se le obligó a este a mudarse y dejar su espacio físico a la Asamblea a constituirse ese año.²⁹ La Asamblea tenía el objetivo de declarar la independencia y sancionar una constitución para los territorios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, pero no fue más que un intento fallido. No obstante lo cual, produjo una serie de reformas. Entre ellas, la cuestión de la ciudadanía, en este sentido a Saturnino Álvarez, español y tesorero del Consulado desde la época de su fundación, no se le aceptó por lo tanto podía ser desplazado de su cargo.³⁰ Para este año no se produjeron las elecciones de los miembros del consulado, con lo cual interpretamos que la importancia de esta institución se reducía progresivamente (Tjarks, 1962: 894).

²⁶ AGN, Sala X, 6-8-8.

²⁷ Oficio del 2 de junio de 1813, AGN, Sala X, 6-8-8.

²⁸ AGN, Sala IX, 4-6-16 fº 120 vta- 121.

²⁹ Ibid. fº 124.

³⁰ Ibid, fº 124.

En cuanto al papel cumplido por los actores del Consulado, el Reglamento Provisorio de 1809 permitió a los comerciantes de las “naciones amigas y neutrales” actuar mediante factores locales. Con lo cual, los comerciantes ligados a casas españolas no perderían la hegemonía en la distribución de los productos en el mercado local y regional (Tjarks y Vidaurreta, 1962: 239-291). En 1812, y en el contexto de radicalización del proceso revolucionario, se dictó la libertad de comercio con lo cual los comerciantes ingleses y extra peninsulares podían comerciar libremente (Jumar, 2012: 123-157).

Retorno de Fernando VII, profundización de la Revolución y desarticulación de las funciones del Consulado

En 1814 se produjo el retorno de Fernando VII al trono hispánico restaurando la Monarquía, eliminando la constitución de Cádiz y persiguiendo a los liberales españoles. En América, el cambio político institucional y el retorno al absolutismo aceleraron el proceso revolucionario. Regiones como el Río de la Plata, luego de un año costoso en términos económicos, potenciaron y radicalizaron su reacción. La falta de fondos para el gobierno siguió siendo el principal problema. El Consulado siguió siendo requerido como respaldo financiero.³¹ Como en años anteriores, sus fondos pasaban directamente al Estado que administraba los recursos. El 8 de diciembre de 1815 un oficio manifestaba que “no hay fondos algunos en el Consulado” para financiar al Estado, ya que no existían depósitos particulares ni tampoco había entrado hasta esa fecha dinero por las alcabalas de reventa.³² Los temores de sufrir una expedición como la de Pablo Morillo comenzaron a ser retratados en *La Gaceta*.³³

El Consulado seguía siendo utilizado como medio de obtener préstamos para el Estado. El gobierno el 23 de diciembre de 1815 solicitaba un préstamo de 10.000 para comprar “armamento de gue-

³¹ El 2 de noviembre de 1814, por una solicitud, el Consulado acepta pagar 13.390 en concepto de un préstamo que Manuel de Arana le adelanto a la corporación al 5 % de interés. AGN, f° IX 25 vta. Otro ejemplo, Esteban Romero le prestó al Consulado en 1813, la suma de 10,030 pesos con un interés del 6 % f° 27.

³² AGN, IX 4-6-16 f° 126.

³³ *La Gaceta*, 15 de julio de 1815, tomo V, p. 305.

rra”, este préstamo habría sido reintegrado con los fondos de la alca-bala de reventa del mismo año.³⁴ Los comerciantes se reunieron en Junta General de comercio el 4 de enero de 1816 para

acordar los remedios que consideren oportunos a evitar la total ruina del estado triste y lamentable en que se halla el comer-cio, y acordada su convocación, se verificó el 9 del mismo en que después de varios debates sobre algunos puntos se decidió por una excesiva y casi mayoría de votos nombrar a una comisión que entendiéndose en todo, y recayó el nombramiento en los señores Manuel Galup, Idelfonso Paso y Manuel Aguirre y Juan Joseph Anchorena, a quienes por junta general la formación de un regla-mento de comercio para designar (lo conducente) de este tribunal a manos del v e. para su aprobación.³⁵

Ante la virtual desintegración económica del Consulado, las Jun-tas como reuniones desarrolladas con antelación al Consulado y practicadas durante los años de pleno funcionamiento, habrían rea-parecido en escena con mayor vitalidad. Es decir, los comerciantes se reunían y decidían designar una comisión representativa de sus intere-res que dictara un Reglamento de comercio el cual debería aprobar-se por el Consulado, la iniciativa era de los comerciantes particulares no de los miembros del Consulado. Este continuaba perdiendo impor-tancia, en sus Actas puede leerse el 15 de febrero de 1816, que por diversos motivos se ha “reducido el numero a solo cinco”, pidiendo al gobierno que “hasta tanto se hagan nuevas elecciones por mayo, pueden celebrar de las sesiones con cinco menos consiliarios”.³⁶ Ya en 1814, se había reducido el número de consiliarios a 6 o 7, y en 1815 se aceptó que la junta se mantuviese sin efectuar las elecciones de renovación de sus miembros.

El retorno de las juntas de Comercio encontradas en las Actas del Consulado, se produjo desde los primeros años del siglo XIX y fue-ron una de las consecuencias del declive del Consulado como núcleo

³⁴ AGN, IX 4-6-16 fº 140 vta.

³⁵ *Ibid.*, fº 142 vta.

³⁶ *Ibid.*, fº 146.

corporativo del cuerpo de comercio. Estas estaban legisladas tanto por la cédula de Erección del Consulado como por las Ordenanzas de Bilbao de 1737, en el capítulo XIII artículo VII, que establece que podía apelarse a la Junta General para la elección de los miembros y en casos de “extrema necesidad”,³⁷ pero que en la práctica fueron utilizadas en una amplia gama de temas. En enero de 1802, Martín de Alzaga ya había alertado sobre la defensa al Consulado y por lo tanto la ilegitimidad para la mayoría de los temas de las juntas de comercio. Manifestaba que la representación del cuerpo mercantil

se halla refundándose en esta junta de gobierno. Que esta tiene su voz y voto en todas las materias q.e directa o indirectamente concerniesen al bien comun del propio cuerpo (...) las juntas del comun siempre han sido fecundas madres de fatalisimas conseq. as q.e han producido en los Estados y republicas sus ruinas y destrucciones (...) por evitar estos males se han establecido cuerpos q.e representan al comun y tengan su voz...³⁸

De allí en adelante la representación del cuerpo comercial en juntas de comercio adquirió mayor preponderancia paralelamente a la pérdida de poder del Consulado.³⁹

El 13 de enero de 1816 se produjo una reunión de Junta General de “españoles europeos y extranjeros”. La junta se conformó por la obligación de financiar con un préstamo al Estado, cuyo fin era servir a los “sagrados fines que demanda la patria”. Este préstamo de 200.000 ps se distribuiría entre los comerciantes quienes debieron

³⁷ Véase, “Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N y M.I. Villa Bilbao” en <http://books.google.com> [consulta: 3 de marzo de 2012].

³⁸ *Ibid.*, f° 175-178.

³⁹ Por ejemplo puede verse el 15 de enero de 1810 una Junta para nombrar un apoderado en Sevilla; otra el 26 de mayo de 1812, para tratar sobre la capitación que deberían dar los comerciantes y otra en diciembre de 1813 sobre imposición del derecho extraordinario de guerra sobre productos como la yerba mate, el tabaco del Paraguay de 8 y 5 reales respectivamente la arroba, AGN, Sala IX, 29-1-5, y el 1° de septiembre de 1815 sobre los perjuicios que generaba a comerciantes agrupados en el Consulado el comercio extranjero. Sala IX 29-2-1, f° 46.

prestar lo que a cada uno le correspondiese. Los comerciantes tuvieron como comisionados electos en junta general a Andrés Domínguez, Julián del Molino Torres, José Morell, Juan Fernández Molina, Benito Iglesia y Francisco Alcorta Pereyra. Los ingleses designaron a Jorge Dickson, Federico Dickson y Santiago Bucanan, esta división se formó “a causa de no haber estos querido concurrir con aquellos en un solo cuerpo”.⁴⁰ Serían los Alcaldes de barrio quienes deberían brindar el padrón de todos los individuos españoles y extranjeros.

Mientras los españoles estaban obligados a aportar sus recaudaciones, los comerciantes ingleses suplicaron la decisión de las autoridades. El Director Supremo dispuso que “desde luego que no pasen vms. (...) los comerciantes ingleses, quienes han ofrecido ventajas al estado”.⁴¹

En abril de 1816, un escrito de Manuel de Obligado en nombre del gobierno señalaba que los empréstitos se recaudaban con el objetivo de

restablecer el crédito del Estado, promover toda la actividad posible el comercio de esta plaza y demás del interior y amortizar las ingentes cantidades adeudando al erario nacional.⁴²

En su escrito se le expiden pagares con las sumas de lo prestado al Estado que pueden hacer valer descontando sus derechos aduaneros, reservándose la tesorería los “otros modos de cancelar los créditos de cien pesos para avajo, cuyos dueños les sea imposible crear adeudos en la aduana para su extinción”.⁴³

El 8 de mayo de 1816, el Director Supremo solicita 12.000 ps al Consulado para “atender una grave urgencia del Estado” con interés del 6 %. El Consulado “hipoteca esta corporación para la mayor seguridad de este pago, los fondos todos del mismo Consulado”.⁴⁴ En octubre de 1816 se solicitó un préstamo forzoso a los comerciantes,

⁴⁰ AGN, Sala IX, 29-1-5, f° 143 vta-144.

⁴¹ *Ibid.*, f° 144.

⁴² *Ibid.*, f° 144.

⁴³ AGN, Sala X, 6-7-6.

⁴⁴ AGN, Sala IX, 4-6-16 f° 154.

sean o no españoles. Ya hemos visto que los comerciantes ingleses estaban exentos de brindar sus fondos. Un grupo de diez “negociantes del Brasil” elevó una representación el 26 de octubre para no ser incluidos en él. Según la repartición realizada por la Tesorería les correspondía a los “lusitanos” efectuar un pago de 10.000 y a los españoles de 60.000 prorrateados entre todos. Estos comerciantes suplicaban en lugar de aportar encomendada, brindar “la cantidad que le permitan sus facultades (sea en dinero ó en ganado vacuno) bajo las mismas condiciones y seguridades que se han dado a los prestamistas forzosos”.⁴⁵

El Estado revolucionario daba una serie de condiciones a que se obliga el gobierno para la satisfacción de este empréstito. Por un lado el gobierno les otorgaba a los prestamistas un pagaré con la fecha la que se hacía la entrega a las cajas, los cuales podían ser endosados. La segunda que los pagarés serán admitidos por todas las Tesorerías, y aún por los recaudadores de contribuciones, como plata efectiva, en pago de cualquier clase de crédito que se contraiga tres meses después del préstamo. Lo que demostraría que si bien el Estado revolucionario poseía poder y capacidad de aplicar la fuerza, era más conveniente ceder ventajas aunque mínimas para conseguir las recaudaciones y préstamos.

Conclusión

Este trabajo intentó analizar cómo se financió el Estado en el período revolucionario y qué papel tuvo el Consulado de Buenos Aires en la administración de los fondos utilizados por los gobiernos locales en los espacios que fueron parte integrante de la monarquía hispánica. Luego de los acontecimientos de 1808, estos espacios se transformaron en soberanías autónomas con sus propias autoridades que comenzaron a favorecer políticas económicas con una perspectiva a corto plazo y de beneficios inmediatos.

En este sentido la apelación por parte de las instituciones de gobierno de los fondos extraordinarios recaudados por el Consulado fue la política constante y mediante ella fueron llamados a colaborar los comerciantes españoles. Ellos por intermedio del Consulado brinda-

⁴⁵ AGN, Sala X, 9-4-3.

ron primero a las autoridades hispánicas hasta 1808 y después al Estado revolucionario sus fondos para la guerra y las luchas locales frente a los realistas desde 1810 hasta 1816.

Este trabajo buscó avanzar sobre la demostración de dos hipótesis. La primera trata de poner a prueba la visión de declinación del cuerpo mercantil a inicios del siglo XIX. Hemos visto que el Consulado se transformó en una caja de la cual se obtenía dinero líquido para financiar las guerras. El poder revolucionario intentó y logró subordinar al consulado a los intereses del nuevo Estado. Este incautó sus fondos y los impuestos mercantiles pasaron a la órbita de la Tesorería General del Estado. El poder revolucionario intentó transformar la institución monárquica en afin políticamente, para ello limitó la influencia de los españoles a quienes los obligaba a pagar gravámenes.

El Consulado acentuó la decadencia en estos años, las juntas de comercio como institución informal fueron retomando importancia y las decisiones grupales de los comerciantes fueron canalizadas en esa organización. Una característica marcada fue el cada vez mayor ausentismo de sus miembros con la consiguiente pérdida de poder corporativo del grupo con intereses comunes.

La segunda hipótesis planteada era que los comerciantes fueron los principales perjudicados con la política de los gobiernos locales. Como dijimos, los comerciantes fueron los actores políticos y económicos más recurrentes en la obtención de préstamos, contribuciones y demás cargas del Estado porque fueron los que contaban con las mayores fortunas y con fondos líquidos de acuerdo a su actividad mercantil. A diferencia de lo acontecido entre 1779 y 1808, los comerciantes ya no veían en los préstamos y cesiones de dinero al Estado una oportunidad de recibir beneficios comerciales de su actuación. Eran tiempos convulsionados durante los que se necesitaban fondos y las autoridades contaban con el poder militar de confiscar a quienes no brindaban lo necesario para beneficio del Estado. Los préstamos aunque tenían un interés del 5 o 6 % no seducían a quienes podían brindarlos porque como garantía a estos préstamos se colocaba el Consulado y como se intentó mostrar en este trabajo, este fue perdiendo autonomía y poder.

Si el Consulado no podía garantizar los préstamos el Cabildo tampoco. Esta institución vecinal se transformó en 1812 y se consolidó

en 1815 en un pilar de la Revolución y auxilió todas sus medidas financieras como por ejemplo las contribuciones. Hemos observado la divergente relación de los gobiernos locales con las corporaciones de defensa a los intereses particulares: mientras el Cabildo se transformó en una de las columnas de la revolución, el Consulado fue paulatinamente perdiendo poder como interlocutor de las autoridades políticas. El Cabildo se transformó en 1812 en institución afin a las demandas revolucionarias. El Consulado fue transformado en caja de donde obtener dinero para la guerra y el sostenimiento de la arquitectura burocrática. Los ingresos provenientes del situado potosino no llegaban desde 1811, por lo que fue necesario para el sostenimiento de la Revolución, acudir a los ingresos extraordinarios de los sectores que podían brindarlos.

La falta de fondos del Estado y las necesidades acuciantes de obtenerlos lo obligaban a solicitar préstamos forzosos. La coyuntura política de *vocatio regis* y la emergencia revolucionaria, hacen de los habitantes españoles y sobre todo de los comerciantes las víctimas del nuevo Estado soberano. La relación con comerciantes de otras latitudes se vuelve más conveniente para los fondos estatales. En este sentido, los mayores beneficiados son los comerciantes ingleses que como se observó, no estaban obligados a aportar sus fondos para el Estado, podían desde 1809 comerciar los cueros bajo nombres españoles y desde 1812 con la apertura, comerciar libremente. En este aspecto la coyuntura, las alianzas y la necesidad de apoyos políticos y económicos fueron vitales.

Fuentes

AGN: Archivo General de la Nación, Argentina

AECBA, Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, G. Kraft, serie III, tomo IX, 1934.

AHPBA: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

Bibliografía

Amaral, S. (1993). Del Mercantilismo a la libertad: las consecuencias económicas de la independencia argentina. En Prados de la Escosura L. y Amaral S. *La independencia americana: consecuencias económicas* (pp. 201-218). Madrid: Alianza.

- Chust, M. (Coord.) (2008). *1808, la eclosión juntera en el mundo hispánico*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Di Meglio, G. (2008). ¡Viva el bajo pueblo! La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la revolución de Mayo y el rosismo. Buenos Aires: Prometeo.
- Galmarini, H. R. (2000). *Los negocios del poder. Reforma y crisis del Estado 1776/1826*. Buenos Aires: Corregidor.
- Galmarini, H. R. (1985). El rubro 'pertenencias extrañas: Un caso de confiscación a los españoles de Buenos Aires, 1812". *Cuadernos de Historia Regional*, 3-16.
- Guerra, F. X. (1992). *Modernidad e Independencias. Ensayo sobre las revoluciones hispánicas*. Madrid: Mapfre.
- Ibarra, A. (2001). De la alcabala colonial a la contribución directa republicana. Cambio Institucional y continuidad fiscal en una economía regional mexicana, Guadalajara 1778-1834. En Sánchez Santiró, E.; Jáuregui L. e Ibarra A. *Finanzas y política en el mundo iberoamericano. Del Antiguo Régimen a las nuevas naciones independientes* (pp. 317-350). México: Instituto Mora.
- Irigoin, M. A. (2006). Ilusoria equidad. La reforma de las contribuciones directas en Buenos Aires, 1850. En Jáuregui L. (Coord.) *De riqueza e inequidad. El problema de las contribuciones directas en América Latina, siglo XIX* (pp. 47-77). México: Instituto Mora.
- Jáuregui, L. (2006). De re tributaria. ¿Qué son las contribuciones directas?. En Jáuregui L. (Coord.) *De riqueza e inequidad. El problema de las contribuciones directas en América Latina, siglo XIX* (pp. 9-45). México: Instituto Mora.
- Jumar F y Kraselsky J. (2007). Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes de Buenos Aires ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, (7), 31-57.
- Jumar F. (2012). La Región Río de la Plata y su complejo durante el Antiguo Régimen. En Fradkin R., *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la conquista a la crisis de 1820* (pp. 123-157). Buenos Aires: Edhasa.
- Kraselsky, J. (2011). *Las estrategias de los actores del Río de la Plata: las Juntas y el Consulado de comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen (1748-1809)* (Tesis doctoral inédita). Facultad de

Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata.

- Marichal, C. (2001). Beneficios y costos fiscales del colonialismo: las remesas americanas a España, 1760-1814. En Sánchez Santiró E., Jáuregui L. e Ibarra A. *Finanzas y política en el mundo iberoamericano. Del Antiguo Régimen a las nuevas naciones independientes* (pp. 29-60). México: Instituto Mora.
- Marichal, C. (1999). *La bancarrota del Virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*. México: El colegio de México.
- Mazzeo, C. (2012). Gremios mercantiles en las guerras de la independencia. Perú y México en la transición de la colonia a la República, 1740-1840. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Banco Central de Reserva del Perú.
- Mazzeo, C. (2006). Los comerciantes, el Consulado, y los préstamos al gobierno republicano (Lima-Perú, 1820-1840). *Revista Complutense de Historia de América*, 32, 63-84.
- Quiroz, A. (1993). Las consecuencias económicas y financieras del proceso de la independencia en el Perú, 1800-1850. En Prados de la Escosura L. y Amaral S. (Eds.) *La independencia americana: consecuencias económicas* (pp. 124-146). Madrid: Alianza.
- Rodríguez, J. E. (1966). *La independencia de la América Española*. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica.
- Sánchez Santiró, E. (2012). La irrupción del liberalismo fiscal en Nueva España: La contribución directa general y extraordinaria (1813-1815). *América Latina en la Historia Económica*, (37), 9-35.
- Santilli, D. (2010). El papel de la tributación en la formación del Estado. La contribución directa en el siglo XIX en Buenos Aires. *América Latina en la Historia Económica*, (33), 33-63.
- Schmit, R. (2010). Las consecuencias económicas de la Revolución en el Río de la Plata. En Bandieri, S. (Comp.). *La Historia económica y los procesos de independencia en la América Hispánica* (pp. 71-104). Buenos Aires: Prometeo.
- Ternavasio, M. (2007). *Gobernar la Revolución. Poderes en disputa en el Río de la Plata, 1810-1816*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Ternavasio, M. (2000). La supresión del Cabildo de Buenos Aires:

- ¿crónica de una muerte anunciada? *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana, Dr Emilio Ravignani*, 3a. Serie, (21), 33-73.
- Tio Vallejo, G. (2009). Rupturas precoces y legalidades provisorias. El fin de poder en el Río de la Plata. *Ayer*, 74(2), 133-162.
- Tjarks G. y Vidaurreta A. (1962). El comercio inglés y el contrabando: nuevos aspectos de la política económica en el Río de la Plata, 1807-1810 (pp. 239-291). Buenos Aires: [s.n.].
- Tjarks, G. (1962). *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata*. Buenos Aires: Instituto de Historia Argentina Doctor Emilio Ravignani.
- Valle Pavón, G. del (1998). El apoyo financiero del Consulado de comerciantes a las guerras españolas del siglo XVIII. En López-Cano P. M. y Valle Pavón G. del (Coord.). *El crédito en Nueva España* (pp. 131-150). México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto Investigaciones Históricas-UNAM.
- Valle Pavón, G. del (2000). Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona. En Yuste López C. y Souto Mantecón M. (Coord.). *El comercio exterior de México, entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación (1713-1850)*, (pp. 84-109). México: Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, Universidad Veracruzana.
- Valle Pavón, G. (2001). El Consulado de México en el financiamiento de la guerra contra los insurgentes, 1811-1817. En Sánchez Santiró, E.; Jáuregui L. e Ibarra A. *Finanzas y política en el mundo iberoamericano. Del Antiguo Régimen a las nuevas naciones independientes* (pp. 203-222). México: Instituto Mora.
- Von Wobeser, G. (2002). Gestación y contenido del Real Decreto de Consolidación de vales reales para América. *Historia Mexicana*, 51(4), 787-827.

Comercio, orden y derechos de propiedad en un puerto alternativo del Río de la Plata. La boca del Río Salado entre dos bloqueos (1838-1848)

Antonio Galarza

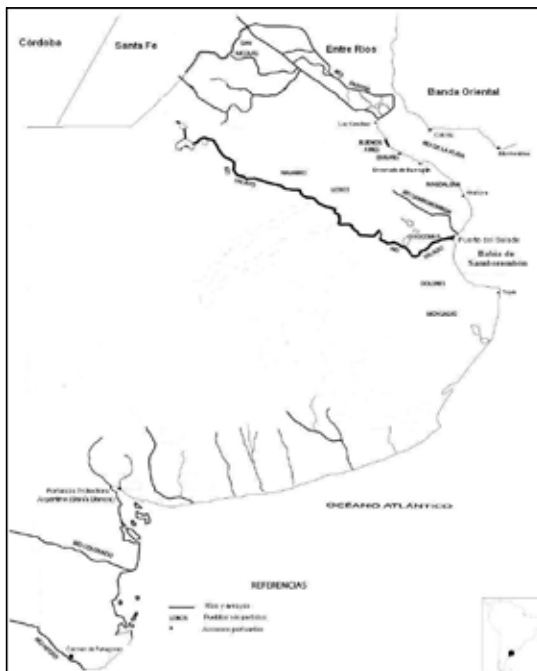
En este trabajo presentamos el estudio de la actividad en un puerto alternativo al de la ciudad de Buenos Aires en la costa de la Bahía Samborombón, en torno a la desembocadura del Río Salado, durante las décadas de 1830 y 1840. Amén de identificar las actividades económicas desarrolladas, se pretende indagar en los problemas vinculados al orden y la consolidación de los derechos de propiedad que generó la conformación de este nuevo puerto. En virtud de ello, se pondrán de relieve no sólo las posibilidades que la existencia del mismo abrió para la realización de transacciones comerciales (aspecto hasta aquí, poco o nada abordado por la historiografía) sino que se analizarán las mismas en un contexto en el cual la pretendida construcción de un orden social en el mundo rural porteño inscribía entre sus principales preocupaciones la regulación de las transacciones y la consolidación por los derechos de propiedad de las mercancías.¹

La coyuntura de bloqueos al puerto de Buenos Aires por parte de potencias europeas generó la conformación y pervivencia de una terminal portuaria alternativa en la desembocadura del río Salado, en la Bahía Samborombón. Si bien ya durante la guerra con el Brasil (1825-1828) se había utilizado dicho paraje como punto de carga y

¹ Hemos desarrollado estos aspectos en nuestra tesis doctoral, a partir del estudio de caso del partido de Chascomús (Galarza, 2012)

descarga de embarcaciones,² fue durante el conflicto entablado con Francia entre 1838 y 1840 cuando la desembocadura del Salado se constituyó definitivamente en puerto alternativo.

Figura N° 1.- Accesos portuarios en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX



Fuente: Elaboración propia en base a Banzato y Lanteri (2007: 435-458)

Las obras historiográficas que han abordado el tema no han ido más allá de la mera mención de la existencia de buques y embarca-

² “Decreto prohibiendo la descarga de buques en los puertos del Salado y Tuyú: Art. 1- Queda sin efecto desde esta fecha el decreto que permitió la descarga de buques en los puertos del Salado y Tuyú” Pedro de Angelis (comp.), *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, 954. Agradezco esta referencia a Julio Djenderedjian.

ciones en torno a la Bahía de Samborombón. En gran medida, las referencias se limitan a lo sucedido durante la guerra con el Imperio del Brasil cuando, como vimos, funcionó en la Bahía una terminal de carga y descarga de mercancías.³

El bloqueo que el país galo efectuó a fines de la década del treinta sobre la capital bonaerense hizo mermar notoriamente los volúmenes del comercio exterior.⁴ Sin embargo, pese a esta incidencia negativa sobre la economía, la constitución de la boca del Salado como alternativa al puerto de la capital generó un dinamismo en la región circundante a la Bahía de Samborombón vinculado a la carga y descarga de embarcaciones. Por ejemplo, la posesión de carretas posibilitaba actuar en la eventual descarga de mercancías de los barcos que en aquella zona burlaban el bloqueo:

[...] El infrascripto Juez de Paz y Comisario, tiene la honra de dirigirse a V. E. y elevar a su conocimiento lo siguiente: Que en virtud de haber tenido noticia positiva de la existencia de algunos buques con carga en la Boca del Salado, como también una grande acumulación de carretas venidas de esa capital para el transporte de la carga...⁵

Como lo deja entrever el Juez de Paz del partido de Chascomús, el incremento en la posesión de medios de transporte como carros y

³ “El puerto de Samborombón que estaba situado muy cerca de la boca del río, durante la guerra fue anulado por el puerto del Salado. En 1826 fue provisto de dos baterías, algunas embarcaciones, una guarnición, se lo habilitó como puerto y el 1º de octubre de 1828 concluida la guerra se clausuró (...) Este puerto ubicado en la boca del río, adquirió protagonismo porque permitió la exportación de mercadería general (cueros, tasajo, vinos, etc.) y fue fondeadero de corsarios que, con pabellón argentino tomaban presas brasileñas y las remitían a ese punto...” (Pisani, 2006: 84). La obra no presenta un examen de la actividad portuaria ni respalda la información con referencias documentales. En este sentido, el trabajo es similar al de Carranza (1916), quien pone mayor énfasis en la faz militar de la navegación en la región.

⁴ Para apreciar las salidas de productos por el puerto de Buenos Aires durante estos años y apreciar el descenso de las exportaciones, ver: Rosal y Schmit, 1999.

⁵ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 1-XI-1838.

carretas se vio impulsada por una mayor circulación vinculada al tráfico mercantil de barcos que hacían puerto en las costas de la Bahía.⁶ En este sentido, es preciso destacar que la “*existencia de algunos buques con carga*” y la acumulación de carretas generó inconvenientes para las autoridades del Juzgado de Paz de Chascomús, por lo cual se dispuso enviar una partida de milicianos para “*evitar el desorden*”.⁷ No obstante, las mismas penurias por las que atravesó el fisco porteño ante la abrupta caída del comercio externo llevaron a retrasar el respaldo con hombres y recursos a la decisión de las autoridades locales de efectivizar el control sobre la zona.

Ante la solicitud de aprobación de Felipe Girado -Juez de paz de Chascomús en 1838- para enviar milicianos a la boca del río, desde la gobernación le contestaron:

[...] que es asertada la disposición de V., en cuya virtud es de su aprobación y que así puede continuar ~~hasta que~~ la partida seg^a V. lo ha dispuesto, hasta q^e vaya la fuerza de milicia que debe custodiar aquel punto, y la batería q^e piensa S.E. colocar en la boca del Salado tan luego como tenga recursos pecuniarios p^a estos gastos...⁸

No sólo al desorden debido a las cargas y descargas de buques refería la preocupación de las autoridades. Estas también contemplaban razones militares a la hora de asentar partidas de control en las desembocaduras de los ríos Samborombón y Salado, pues una y otra se presentaban como potenciales puntos de entrada de tropas, no sólo francesas sino también de algunas comandadas por Juan Lavalle.⁹ Debido a este riesgo, finalmente se asentaron las baterías

⁶ Un repaso somero por los impuestos de patentes para el caso de Chascomús y aledaños, deja entrever un aumento sustancial en el pago de patentes por carretas, carros y otros medios de transporte similares entre 1838 y 1840. Ver por ejemplo AGN, Sala III, Patentes de pulperías de campaña 33-7-18 (1838) 33-7-19 (1839) y 33-7-20 (1840).

⁷ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 1-XI-1838.

⁸ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 2-XI-1838. El tachado es original.

⁹ Sobre la coyuntura crítica de 1839 para el gobierno de Rosas y los problemas que debió enfrentar, puede consultarse Gelman (2009).

para la supervisión de estos parajes, lo cual confirmó la constitución de este punto de la campaña como lugar de desembarco, e incluso de abastecimiento de buques:

[...] que el 30 y 31 de Agosto último embarcó el foragido unitario Juan Lavalle, en el Puerto de Martín García, una expedición militar compuesta de 600 a 700 hombres con destino de invadir probablemente por algun punto de la costa la Provincia, y como al territorio de este Partido corresponden los Puertos de los ríos Salado y Samborombon y podría suceder fuesen estos invadidos por un efecto de la frenética desesperación de aquel malvado, no obstante hallarse los indicados puntos defendidos por un destacamento militar (...) ha ordenado a todos los milicianos pasivos de su dependencia no puedan ausentarse de sus respectivos cuarteles, o del Partido...¹⁰

Si bien había comenzado sus actividades en el marco del bloqueo francés, la actividad portuaria en la boca del Salado se mantuvo durante la década del cuarenta y se profundizó con el bloqueo anglo-francés de 1845-1848. Ya finalizado el conflicto con la Francia de Luis Felipe, en julio de 1841 Guillermo Brown se dirigió al Juez de Paz de Chascomús -Felipe Girado- solicitándole la entrega de carne para el consumo de las tropas a bordo, lo cual debía realizarse en las costas de la Bahía Samborombón:

[...] Al Juez de Paz de Chascomús_ El comandante Gral. en Gefe de la Escuadra de la Confederación Argentina q^e subscribe tiene el honor de dirigirse a V. para poner en su conocimiento q^e necesitando de carne fresca para el consumo de la Escuadra Argentina de su mando, y con la suficiente autorización de Nuestro Ilustre Restaurador de las Leyes Brigadier General Dn Juan Manuel de Rosas, para ocurrir a V. por las reses q^e necesite p^a dicho objeto **pide a V. por el presente q^e entregue al Comandante de la Goleta de Guerra Libertad Teniente D^{na} José María Cordero, veinte reses a la mayor brevedad posible, faci-**

¹⁰ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 2-IX-1839.

litándole al mismo tiempo la comodidad en el embarque...¹¹

El origen de las reses remitía a las estancias embargadas desde noviembre de 1840, como resultado de la represión al movimiento de los ‘libres del sur’, lo cual evidencia la amplitud de los gastos que se cubrían con estos recursos provenientes de las estancias administradas desde el estado.¹² El dinamismo que la actividad portuaria imprimió a la región se puso de manifiesto con mayor énfasis durante el asedio emprendido por las tropas anglo-francesas a partir de 1845. Bajo el nuevo bloqueo, las actividades en el flamante puerto generaron algunas oportunidades para realizar negocios y transacciones, con la consecuente necesidad de supervisión por parte de las autoridades para evitar la evasión y el contrabando, tal como había ocurrido durante el bloqueo de los años treinta.

El control de las operaciones vinculadas a la carga y descarga de buques recayó en los jefes militares de las tropas asentadas en la desembocadura del Salado. Debido a los pocos recursos navieros que poseía la provincia, se utilizaron embarcaciones de particulares para el control y guía de los barcos que transportaban mercaderías. Esta situación fue más que beneficiosa para el comerciante Bartolo Bossi, quien siendo dueño de una ballenera, ofreció la misma al “*Jefe de la Barra del Salado*” para trasladar al oficial “práctico” que debía guiar a las embarcaciones que fondeaban en la desembocadura del río. El relato del mencionado jefe militar permite apreciar cómo se practicaban las entradas de los buques:

[...] a los oficiales de la Batería les hice conocer el canal, sondas y determinar los rumbos a que corre la entrada, y salida del Río Salado, éste servicio fue hecho con las embarcaciones de Don Bartolo Bossi, y el mismo en persona me ayudó, **ninguno de los buques que aquí han arribado conocen la Barra del Río Salado, porque se llevan tres cuatro días bordeando Norte y Sur, en demanda de la Barra y ninguno puede arribar a ella**, y todos

¹¹ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 20 de julio de 1841. El resaltado es nuestro.

¹² Respecto a los embargos, pueden consultarse Banzato (2001); Gelman y Schroeder (2003). Sobre el levantamiento, ver Gelman (2009) y Galarza (2010).

baran, por supuesto **quedan expuestos en esta posición a que el enemigo se apodere de ellos, o les pegue fuego**, sin que yo pueda hacer en su beneficio nada que proiva la captura, o el incendio, **y para evitar este paso he convenido con Don Bartolo Bossi quien tiene Ballenera de su propiedad tripuladas por su cuenta y mención, para que a las cuatro o cinco millas de distancia del Puerto donde se avista sin peligro de barar cualquier Buque, tripule su Ballenera al mando de un oficial de la Batería Práctico del Río que les haga señal que den fondo, con el objeto de que no varen y para demarcarles que esa es la Barra del Río** que ninguno conoce...¹³

Incluso navíos ingleses llegaban hasta ese punto para comerciar, a riesgo de ser apresados o atacados por buques de esa misma nacionalidad que controlaban el entorno marítimo. Esto fue lo que ocurrió en abril de 1846, cuando una goleta de guerra británica apresó una nave comercial de la misma bandera en cercanías de la boca del Salado, donde se hallaba dispuesta la batería al mando del Coronel Joaquín Hidalgo:

[...] aviso que le doy de la captura de un Bergantín Inglés por una goleta de guerra de la misma nación que lo apresó a dho Bergantín cerca de tiro de mis cañones el 16 del que rige en circunstancias que el capitán del expresado Bergantín estaba en tierra con su bote, más un marinero y no les permiti regresar a bordo por evitar el contacto o noticias de mi posición que podía darle al enemigo, por que al fin uno y otro es Inglés. Entre tanto el capitán se halla detenido en casa del ciudadano federal D. Gervasio Rosas y el marinero en su campamento hasta segunda orden.¹⁴

Si bien Bartolomé Bossi no percibía dinero alguno por parte de las autoridades por trasladar al oficial “práctico”, sí había acordado percibir un arancel de nueve pesos fuertes que cobraba a las embarcaciones particulares por prestar el servicio de guía y de esta forma

¹³ AGN, Sala X 20-10-7, folio de 23-IV-1846 (el resaltado es nuestro).

¹⁴ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 24 -IV-1846.

evitar que los buques encallaran por desconocer la desembocadura del río. Una vez que los barcos se introducían por la boca del Salado, ayudados por las señales del oficial a bordo de la ballenera de Bossi, los capitanes de las embarcaciones solicitaban el servicio de un práctico que los guiara para remontar el curso del río y fondear en un lugar seguro. Según el comandante del puerto Joaquín Hidalgo, los capitanes de los barcos mercantes le ofrecían ingentes cantidades de dinero para que pusiera a su disposición un oficial que los guiase en la navegación. Aunque esta labor se realizaba de manera gratuita, Hidalgo sostenía que al recurrir a las embarcaciones de Bossi para llevar al oficial que guiaba los buques, éste tenía derecho a percibir un arancel:

[...] no puedo obligar a ningún particular a que haga servicio a otro del mismo ejercicio comercial gratuitamente, y muy particularmente cuando la Ballenera con su tripulación tiene que estar tres o cuatro días esperando marea, y yo no puedo dejar al oficial práctico a bordo del Buque que busca puerto, sin el auxilio de retirarse cuando se vea en peligro

Además, la tripulación de Bossi prestaba servicios remolcando buques, trasladando a espías de la guarnición militar y llevando a cabo la carga y descarga de las mercancías que trasladaban los buques mercantes, actuando como flete al servicio de estas embarcaciones.¹⁵ Pero no sólo percibía dinero de los particulares, sino que también se había visto beneficiado por el comandante, quien le había conferido el negocio de la venta de carne a los buques. Esta actividad originó la denuncia por parte del Capitán del Puerto de Buenos Aires, Pedro Gimeno, quien alertó a las autoridades provinciales sobre los desórdenes que estaba causando la faena de animales para el consumo del cantón del Salado. Así se dirigió el Edecán del gobernador al Juez de Paz de Chascomús para que remediara los disturbios:

[...] las reses que consumiera la tropa del cantón en la boca del

¹⁵ “...los capitanes de los Buques mercantes ruegan al Sor Bossi les flete sus balleneras y tripulaciones, para con este auxilio cargar y alijar un Buque a la mayor brevedad” AGN, Sala X 20-10-7, folio del 24 -IV-1846.

Salado se han estado tomando arbitrariamente con el mayor escándalo, atropellándose las propiedades y procediéndose así con desorden brutal, cuyo modo de robar y atacar la propiedad, ni aun en tiempos de una extraordinaria licencia y desenfreno puede tolerarse ni dejar de mirarse como un crimen sin ejemplo.¹⁶

El problema residía en que las reses que consumía la tropa acantonada en el Salado eran faenadas por los propios milicianos, quienes obtenían a cambio raciones de yerba y tabaco. Asimismo, se encargaban también de la faena de animales que se vendían para el consumo de las diferentes tripulaciones. Los milicianos vendían la carne a Bossi por el precio de veinte pesos moneda corriente, quien finalmente las comercializaba con los buques que hacían costa en la barra del Salado. Hidalgo señalaba que eran escasos los recursos con los que contaba, y que en virtud de dicha exigüidad conseguía los bienes con que pagaba a los milicianos a través de la venta de los cueros de los animales faenados, que eran comprados por el propio Bossi.

Para este comerciante el bloqueo representaba una buena oportunidad para hacer negocios: empleaba su ballenera como guía de las embarcaciones, hacía fletes, vendía carne para las tripulaciones de los barcos y compraba los cueros consumidos por las tropas acantonadas. Como veremos más adelante, estos mismos cueros los comercializaba en el improvisado puerto, incluso contraviniendo algunas disposiciones gubernamentales.

Como resultado de la denuncia de Gimeno, el comandante de la guarnición del Salado fue interrogado por las autoridades sobre los desórdenes generados por sus milicianos, a lo cual se sumó la sospecha de que el propio Hidalgo obligaba a los buques a comprar carne para sus tripulantes en aquel punto -con la subyacente suspicacia de beneficiar los negocios de Bossi-. En su declaración, el comandante detallaba como, ante la penuria de recursos, había organizado la comercialización de las reses para el consumo de las tropas empleando a los pocos milicianos con los que contaba y que usaban sus propios caballos:

¹⁶ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 28-V-1846.

[...] contemplo inmediatamente a los ocho milicianos y al dho Teniente Sarate que con sus manadas y tropillas hacen el ejercicio de carnear diariamente y les doy una libra de yerba cada semana una cuarta de tabaco y sal **que para esto he hecho uso de los cueros del abasto que D. Bartolo Bossi me da el tabaco y la yerba por el mismo valor de la fatura del Brasil y me paga la pesada de cueros a cuarenta pesos** unica acción generosa que he notado en todos los capitanes y encargados que arriban en este punto, porque quieren pagar los cueros al mas bajo precio y he pagado la arroba de tabaco al Señor Casares a trescientos cincuenta pesos...¹⁷

Además, y en respuesta a los supuestos desórdenes generados en las faenas de animales, puso sobre relieve el cuidado que había encargado a los milicianos para la extracción de animales que se destinaban al abasto de las embarcaciones. Según su declaración, había ordenado que el ganado recogido fuera preferentemente sin marcas, y en el caso de poseerlas, sus soldados debían restituir los cueros al propietario:

[...] cada vez que vayan a carnear con sus caballos con destino de abastecer a los Buques mercantes **carnearan animales de marca desconocida que en este rincon hay algunos y que la carne la entregaran a D. Bartolo Bossi por 20 pesos, mutua recompensación del trabajo de ellos y de sus caballos** y cuando el animal carneado es de marca conocida devuelban el cuero a su dueño o propietario de este modo los tengo sugeto a todos los trabajos que esijo de ellos sin violencia, y socorro a los Buques que necesitan de este artículo que de ninguna otra parte pueden obtenerlo como llebo dicho, **me parece que no es un sacrificio para un capitán de Buques el pagar cinco pesos por un cuarto de carne cuando ellos ruegan que se le vendan y para que lo tengan disponible a su voluntad he encargado al señor Bossi corra con este negocio...**¹⁸

¹⁷ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 23-IV-1846. El resaltado es nuestro.

¹⁸ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 23-IV-1846. El resaltado es nuestro.

El problema de las marcas de los animales faenados por los milicianos se inscribía en un contexto mayor de preocupación de las autoridades por controlar las actividades ilegales y hacer respetar los derechos de propiedad sobre el ganado. De importante presencia en la agenda gubernamental de la época,¹⁹ si enfocamos la mirada sobre el mundo rural, se observa la continua presencia de la práctica del contramarcado y de la comercialización ilegal de cueros.²⁰ El propio Salvatore encuentra que, entre las causas de arrestos más significativas en la campaña durante el período 1831-1852, se encontraban los robos y los delitos contra la propiedad, de entre los cuales el robo de ganado y de cueros representaba la mayor parte.²¹

Así como los derechos de propiedad sobre la tierra resultaban ambiguos, debido a la importancia representada por la ocupación sin título y la agregación,²² el ganado -vacuno y caballar especialmente- presentaba unos derechos plurales y ambiguos, no definidos aún en

¹⁹ “Existiendo la fuente principal de nuestra riqueza en la campaña, **el Gobierno cuida con particular esmero de garantizar la seguridad y propiedad de sus habitantes**. Con este objeto ha dictado ya algunas disposiciones, y se dispone a dictar otras para evitar el fraude en la introducción de los frutos de ella a nuestro mercado, que es tanto más fácil y frecuente cuanto más dispersa se halla aún su población” Juan Manuel de Rosas, *Mensaje a la Legislatura de la Provincia*, mayo de 1832. El resaltado es nuestro.

²⁰ Hemos abordado en detalle este problema en nuestra tesis doctoral. Ver (Galarza, 2012) (en especial el capítulo N° 4, p. 308-389).

²¹ Del total de delitos identificados por Salvatore, luego de los denominados “contra el estado” (deserciones, vagancia, entre otras) que representaban un 37% de la muestra, los delitos contra la propiedad alcanzaron el segundo lugar con 33% sobre el total. Dentro de este porcentaje “...sobresale el robo de ganado, con el 70% de las observaciones, seguido por el robo de “efectos” (ropa, aperos y cueros principalmente), con un 20%. La importancia del robo de ganado (reses y caballos, por lo general) está relacionada con la consolidación de derechos de propiedad en semovientes, un desarrollo que, debido a la propia ambigüedad de los derechos sobre tierras, produjo un sinnúmero de conflictos...” (Salvatore, 1997: 95)

²² Sobre la tierra y la importancia de la ocupación sin título, pueden consultarse Canedo (2000); Banzato (2005) y Mascioli (2004). Sobre la costumbre en los contratos rurales: Fradkin (1997).

términos de propiedad particular o absoluta.²³ Los derechos de propiedad sobre los animales vacunos resultaban constantemente erosionados por las prácticas consuetudinarias que facilitaban la apropiación directa y la mezcla de los animales de diferentes productores.²⁴ Similar problema presentaba el control de la actividad comercial y el contrabando, como veremos más adelante.

Volviendo al litigio originado en la denuncia de Gimeno, finalmente desde la capital se dio orden a Hidalgo para que nombrase un reemplazo al frente del puerto y se dirigiera a la misma a tomar instrucciones. La nota enviada al Juez de Paz era clara respecto de la necesidad de terminar con el circuito que había establecido Hidalgo para la comercialización de las reses, y ponía en manos del Juez del partido la responsabilidad de ordenar las faenas y extracciones de animales.

Que de este espantoso desorden es V. el principal culpante con que al Juez de Paz del Partido que ha debido hacer entregar esas reses en el orden que corresponde, y que en su virtud S.E. lo apercibe y le previene que en adelante cuide que las reses q consume la fuerza acantonada en la Boca del Salado se entreguen al Comandante en orden²⁵

Luego de estos sucesos, el ya mencionado Alcalde de cuartel José Casagemas -que actuaba como comisionado de la supervisión de la

²³ Sobre la historicidad, durante el siglo XIX, de la construcción de un derecho de propiedad -en término singular- asociado a la posesión absoluta y particular de los bienes, nuestra visión abreva en Congost, (2011).

²⁴ Las particularidades que el ámbito productivo ganadero presentaba -inexistencia de alambrado por ejemplo- limitaban las posibilidades de dividir el ganado de los diferentes productores en forma permanente, por lo cual el alambramiento y mezcla de animales con diferentes marcas era común en la época. Esta situación había permitido el desarrollo de una costumbre que consistía en el establecimiento de acuerdos entre convecinos para someter a rodeo a animales propios y ajenos y poder comercializarlos por cuenta propia, para luego reintegrar el beneficio obtenido al propietario del animal. Esta práctica daba lugar a conflictos y disputas en torno a la propiedad del ganado, debido a los amplios márgenes que dejaba para el usufructo ilegal de animales ajenos.

²⁵ AGN, Sala X 20-10-7, folio del 28-V-1846.

carga y descarga de los buques desde el año anterior- incautó una partida de doscientas nueve arrobas de cueros de nutria que el propio Bartolo Bossi intentaba comercializar sin el correspondiente permiso de la Colecturía. La extracción de estos cueros había sido prohibida por el gobierno provincial en 1842, en parte para remediar la escasez de peones, dado que era una actividad que permitía obtener recursos alternativos al empleo en las estancias.²⁶

Los cueros, provenientes de Dolores, habían sido presentados ante Casagemas con una guía falsa que los autorizaba a comercializar como 'cerda'. El alcalde embargó la partida, ante lo cual Bossi presentó una autorización de la Colecturía que al parecer lo habilitaba a vender esa mercadería. Sin embargo, al ser consultadas las autoridades por el Juez de Paz sobre cómo proceder ante la situación, el dictamen fue más que claro sobre el respeto que debía guardarse al decreto de 1842, ordenando enviar las pieles a la Aduana en la ciudad de Buenos Aires para que fueran vendidas en remate público.²⁷ Este caso muestra entonces, la oportunidad del ahorro de transporte que presentaba a las producciones de la región -en este caso, Dolores- la posibilidad de colocar las mercaderías sin necesidad de trasladarlas hacia la capital provincial.

No fue la única oportunidad en que un comerciante pretendió embarcar este tipo de cueros a través de buques fondeados en el puerto del Salado. A Coelho de Meyrelles también le fue incautada una partida de pieles de nutria que pretendía exportar. Sin embargo, a diferencia del caso anterior, el Ministro de Hacienda Insiarte aprobó la transacción, debido a que el portugués poseía boletos de la Aduana para comercializar la partida en cuestión y, al parecer, no era originada en faenas ilegales. Si bien el gobierno había prohibido la matanza de nutrias por las razones expuestas anteriormente, permitía la ex-

²⁶ ROPBA, decreto del 1-VIII-1842, p. 16. Ver también Gelman (1999).

²⁷ "que el permiso de la Aduana nunca puede ser para autorizar la infracción de los decretos vigentes, ni crímenes de ninguna naturaleza, y se le ordena a Dho Juez de Paz, que los cueros de nutria mencionados los remita a esta ciudad a la Aduana al colector general, al que se le comunicará este decreto para que los reciba, y proceda a su venta en público remate, permitiendo su exportación al que los comprase, pagando los derechos correspondientes." AGN, Sala X 20-10-7, folio del 5-VIII-1846.

portación de los cueros provenientes de otras provincias, algo que el Ministro manifestó explícitamente al Juez de Paz de Chascomús, dejando en claro además el poco respeto que se había hecho de la normativa hasta entonces:

[...] que el decreto vigente (...) no priva que se exporten los cueros procedentes de las demás provincias de la Confederación; y que por ello naturalmente no manda que el Colector General deje de permitir la exportación. Que no por esto es acertado ni conforme que el Colector haya dado permiso para embarcar y exportar sin previa consulta al Gobierno, cueros de nutria en puntos en que pueden ser de los que se hayan faenado con infracción de aquel decreto, ni para los que aunque estén en esta Ciudad puedan considerarse de procedencia sospechosa, **tanto más cuando ha sido tan notoria como atrevidamente escandalosa la violación que se ha estado haciendo del Decreto mencionado...**²⁸

Los casos señalados permiten apreciar cómo los bloqueos portuarios supusieron que varias de las actividades comerciales hasta entonces desarrolladas en Buenos Aires, comenzaran a tener lugar en la boca del río Salado. Esta situación, inaugurada con el bloqueo francés de fines de la década del treinta, se mantuvo en los años posteriores, especialmente durante el bloqueo anglo-francés de 1845-1848, acompañada casi constantemente por los problemas de las autoridades para controlar el contrabando y las prácticas ilegales vinculadas a la producción ganadera.

Consideraciones finales

El hilo conductor de la presente ponencia lo constituyó el estudio de la constitución de la desembocadura del río Salado como un puerto alternativo al de la ciudad de Buenos Aires, lo cual tuvo lugar a partir de los bloqueos de las décadas de 1830 y 1840. En relación a este eje, abordamos cuestiones vinculadas a cómo la economía de la región circundante se benefició de las actividades portuarias que comenzaron a desarrollarse en la Bahía de Samborombón. Asimismo,

²⁸ AGN, Sala X 20-10-7, “El Ministro de Hacienda al Juez de Paz de Chascomús” folio del 7-VIII-1846. El resaltado es nuestro.

desarrollamos el análisis de los problemas que en torno al control de la comercialización ilegal de mercancías y de los derechos de propiedad del ganado debieron enfrentar las autoridades en la región circundante al novel puerto.

Si bien la constitución de este puerto alternativo en la costa sur de la provincia emergió con los bloqueos, perduró en los años en que se normalizó la actividad en la capital provincial, tal como pudo observarse. Si durante la primera mitad de la década de 1840, la 'barra del Salado' sirvió como punto de aprovisionamiento de bienes de consumo por parte de las embarcaciones que respondían al mando de Brown, durante el bloqueo anglo-francés pareció desarrollarse la práctica de exportar cueros de nutria -y posiblemente vacunos-. Junto a ello también tuvo lugar el aprovisionamiento de productos para ser comercializados en la campaña, incluso a través de navíos mercantes ingleses que violaban el bloqueo.

Estas actividades generaron no sólo posibilidades para algunos comerciantes que, como en el caso analizado de Bossi, podían obtener beneficios de alquilar su ballenera, comercializar carne, cueros y gestionar la carga y descarga de mercancías, sino que también presentó inconvenientes en relación al orden social en la campaña. En referencia a éste aspecto, pudimos observar cómo el control de las transacciones comerciales efectuadas en el puerto, así como el respeto por los derechos de propiedad de los animales que se faenaban para el abasto de embarcaciones y tropas instaladas en la región, fueron una preocupación destacada en la agenda de las autoridades locales. A partir del examen efectuado hemos podido constatar las dificultades para el fisco de controlar las transacciones comerciales -los casos de Bossi y Coelho de Meyrelles son testimonio de ello- así como el escollo que significaba para las autoridades la continuidad de prácticas consuetudinarias como el abigeato y la apropiación directa de animales y cueros (difíciles de erradicar incluso dentro de las filas de la milicia).

Consideramos que este aspecto de la historia de la provincia -la presencia de puertos alternativos al de la capital durante los bloqueos- poco o nada abordado por la historiografía, se presenta como un terreno fértil a ser explorado. En tal sentido, seguramente una indagación minuciosa en otros archivos (Archivos de Juzgados de Paz de Dolores, Magdalena, Archivo de Hacienda, Colecturía de Buenos

Aires, entre otros posibles) que puedan mostrar información complementaria a la aquí presentada permitirán evidenciar aspectos poco conocidos de los bloqueos, o bien matizar la influencia negativa de los mismos. En este último sentido, el presente trabajo permitió apreciar cómo, en un contexto de dificultad para las autoridades por limitar prácticas consideradas ilegales, algunos grupos de comerciantes y empresarios pudieron obtener buenos beneficios de las actividades que florecieron en la región al calor de la existencia de un puerto alternativo al de la capital provincial.

Bibliografía utilizada:

- Banzato, G. (2001). Las confiscaciones y embargos de Rosas en Chascomús, 1840-1850. *Cuadernos del PIEA*, (15), 5-32.
- Banzato, G. (2002). *Ocupación y acceso a la propiedad legal de la tierra en la región nordeste del Río Salado: Chascomús, Ranchos y Monte, 1780-1880* (Tesis doctoral). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de la Plata, La Plata.
- Banzato, G. (2005). *La expansión de la frontera bonaerense. Posesión y propiedad de la tierra en Chascomús, Ranchos y Monte, 1780-1880*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes.
- Banzato G. y Lanteri, S. (2007). Forjando la frontera. Políticas públicas y estrategias privadas en el Río de la Plata, 1780-1860. *Historia Agraria*, (43), 435-458.
- Barba, E. (1962). Las reacciones contra Rosas. En Levene, Ricardo (Ed.) *Historia de la Nación Argentina*, (vol. 7, pp. 331-345). Buenos Aires: El Ateneo.
- Canedo, M. (2000). *Propietarios, ocupantes y pobladores. San Nicolás de los Arroyos 1600-1860*. Mar del Plata: UNMdP - GIHRR.
- Carranza, A. (1916). *Campañas navales de la República Argentina* (Tomo 4). Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina.
- Carranza, A. (1919) [1880]. *La revolución en el sud de Buenos Aires* ("edición considerablemente aumentada"). Buenos Aires: La Cultura Argentina.
- Congost, R. (2011). De la idea de una propiedad absoluta a los derechos de propiedad como construcción social. Nuevos retos para los estudios históricos. *Revista Estudios del ISHiR*, 1 (1), 71-81.

- Ecosteguy, P. y Salerno, V. (2008-2009). La caza del coipo. Su importancia económica y social desde momentos prehispánicos hasta la actualidad. *Anales de Arqueología y Etnología*, (63-64).
- Fradkin, R. (1997). *Entre la ley y la práctica: la costumbre en la campaña bonaerense de la primera mitad del siglo XIX*. *Anuario IEHS*, (12), 141-156.
- Galarza, A.(2010). Comercio rural y desigualdad en la campaña sur: los comerciantes de los pueblos en el levantamiento de los 'libres del sud' en 1839. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 3, (3), 31-42.
- Galarza, A. (2012). *Prácticas comerciales y fiscalidad sobre la circulación de mercancías en la campaña porteña. Un estudio de caso: Chascomús entre 1780 y 1850* (Tesis doctoral inédita). Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Garavaglia, J.C. (1999). *Pastores y labradores de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Gelman, J. (1996). Crecimiento agrario y población en la Campaña Bonaerense durante la época de Rosas. Tres partidos del sur en 1839. *Cuadernos del Instituto Ravignani*, (10).
- Gelman, J. (1999). Las condiciones del crecimiento estanciero en el Buenos Aires de la primera mitad del siglo XIX. Trabajo, salarios y conflictos en las estancias de Rosas. En Gelman, Jorge Garavaglia, Juan Carlos y Zeberio, Blanca (comp.), *Expansión capitalista y transformaciones regionales. Relaciones sociales y empresas agrarias en la Argentina del siglo XIX*. (pp. 75-120). Tandil: La colmena.
- Gelman, J. (2005). Derechos de propiedad, Crecimiento Económico y Desigualdad en la Región Pampeana, Siglos XVIII y XIX. *Revista Historia Agraria*, (37), 467-488.
- Gelman, J. (2009). *Rosas bajo Fuego. Los Franceses, Lavalle y la rebelión de los estancieros*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Gelman, J. y Schroeder, M.I.(2003). Juan Manuel de Rosas contra los estancieros: Los embargos a los "unitarios" de la campaña de Buenos Aires. *Hispanic American Historical Review*, 83(3).
- Halperín Donghi, T. (1969). La expansión ganadera de la campaña de Buenos Aires (1810-1852). En: Di Tella, Torcuato y Halperin

- Donghi, Tulio *Los Fragmentos del poder*. Buenos Aires: J. Álvarez.
- Halperin Donghi, T. (1982). *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino*. Buenos Aires: Universidad de Belgrano.
- Mac Cann, W. (1985) [1847]. *Viaje a Caballo por las provincias argentinas*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Mascioli, A. (2004). *Productores y propietarios al sur del Salado (1798-1860)*. Mar del Plata: UNMDP - GIHRR.
- Pisani, A. (2006). *Historias del Salado y la Bahía (Crónicas y documentos del pasado)*. Buenos Aires: Dunken.
- Romay, F. (1967). *Historia de Chascomús*. Chascomús: Municipalidad de Chascomús.
- Rosal, M. A. y Schmit, R. (1999). “Del reformismo colonial” borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854). *Boletín del Instituto Ravignani*, 3a. Serie, (20), 69-109.
- Salvatore, R. (1997). Los crímenes de los paisanos: una aproximación estadística. *Anuario del IEHS*, (12), 91-100.

Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).

José Mateo
José Luis Nogueira

Hacia 1880, la mayoría de los buques de la Armada Argentina eran de propulsión mixta, pero la navegación a vela seguía en la consideración de nuestros marinos como el medio de desplazamiento por excelencia. Apenas diez años después, en la década de 1890, nuestra marina había relegado casi completamente los buques con grandes aparejos de velamen y encaraba enérgicamente la renovación de sus unidades. Ya no se discutía la necesidad y conveniencia de navios dotados de máquinas propulsoras poderosas...
(Oyarzábal, 2004:1)

Introducción

El transporte marítimo, eje de la historia de la economía-mundo wallersteiniana,¹ está adquiriendo una creciente importancia en la economía actual, debida principalmente a su menor coste comparativo, mayor seguridad y también a que permite aliviar las vías de tráfico terrestre. Esto ha impulsado una creciente especialización del transporte marítimo (portacontenedores, petroleros, gaseros, *reefers*²,

¹ Según Wallerstein, los holandeses tomaron ventaja sobre el Reino Unido porque construyeron barcos mejores y más baratos, aunque aparentemente no explica cómo Inglaterra más tarde llegó a dominar la industria de construcción naval (1980).

² Contenedores refrigerados.

ro-ros,³ferries y cruceros, entre otros) que obliga, por un lado, a la construcción de buques específicos para cada actividad y, por otro, a la adaptación de los puertos para recibirlos. Como parece ser una constante, la innovación portuaria viene del mar y busca adaptar su logística a los cambios en la navegación. La historia reciente reconoce al menos dos grandes hitos en estos cambios: la navegación a vela con cascos de madera por la navegación a vapor con cascos metálicos y, más recientemente el multimodalismo que implica la containerización. Probablemente la apertura del Canal de Panamá pueda considerarse un tercero.

A nadie le es ajeno que Argentina es un país sumamente dependiente de su comercio exterior y, principalmente, exportador de mercancías en grandes volúmenes. Lo que si sorprende es el escaso o nulo interés que la historiografía de los siglos XIX y XX ha prestado a sus puertos y a los agentes y factores que materializan este intercambio, comparada con el puesto en las complejidades de la producción, el comercio exterior en volúmenes y valores, e incluso en los estudios sobre el transporte vía ferrocarril. Si pensamos que la Argentina posee un perímetro fronterizo de unos 15.000 km y que un tercio de él es agua⁴ el escaso interés es más notorio.

No fue así sin embargo para la gran estadística que conforma los primeros censos nacionales. Desde el primer censo nacional en adelante (incluido el censo provincial de 1881), existió en ellos una preocupación creciente en la información plasmada en las sucesivas ediciones de sus resultados por la navegación. El presente trabajo repasa esta información, en la que se destaca el incremento y consolidación o desplazamiento de las terminales portuarias, el lento reemplazo de la navegación de la vela por el motor y las características demográficas de la denominada “población fluvial” y las tripulaciones. Si bien reconocemos que para este estudio los censos constituyen sólo una muestra simultánea de los activos el día del censo y que sería más contundente una aproximación a los acumulados anuales, consideramos que constituyen una aproximación de

³ Roll on/roll off. Buque diseñado para transportar carga rodante que no requiere grúas para ser cargado o descargado y es conducido para el ingreso y egreso de la cubiertas de la nave.

⁴ Y no incluimos aquí los puertos lacustres y fluviales cordilleranos.

por si valiosa para un análisis inicial de estas características.

El avance sobre el litoral marítimo

La riqueza de las naciones, y por consecuencia su poder, provienen de la facilidad de sus comunicaciones interiores, de la multitud de puertos en contacto con el comercio de otras naciones.
(Sarmiento, 1850:41)

La expansión territorial que durante el siglo XIX persiguió y consiguió el dominio económico de los recursos ecológicos del área pampeano-patagónica, también incorporó para el naciente estado argentino el litoral atlántico y todo su potencial. Este proceso motorizó diferentes proyectos colonizadores -tanto mediterráneos como costeros-, vinculados a las actividades productivas dominantes, a la conquista de un espacio habitado por sociedades originarias y a la defensa de un territorio controlado, -en muchos casos-, apenas nominalmente frente a otros estados.

Siendo la ganadería extensiva y luego la agricultura las actividades económicas más significativas desarrolladas en estas “tierras nuevas”, el desarrollo de centros urbanos fue una necesidad poco sentida. La orientación de la producción hacia los mercados externos favoreció el surgimiento de un número importante de puertos sobre el Atlántico que fueron la base de la organización social del espacio. Por lo tanto, la comunicación marítima, aunque olvidada por la historiografía, ha sido siempre central en las regiones costeras dado que la intercomunicación terrestre entre los diferentes centros fue dificultosa y relativamente escasa.

Es notable el comentario de quién sería Presidente de la Nación décadas más tarde en ese año de 1845. El estímulo a sus palabras pudo haber residido en los bloqueos a los que fue sometido el puerto de Buenos Aires en las décadas de 1820, 1830 y 1840, y la efectividad de los mismos para limitar y ahogar a la economía porteña, cuya producción primaria para particulares y aranceles aduaneros para el Estado eran, y lo seguirían siendo, la principal fuente de ingresos.

Tal debilidad estaba ligada al escaso desarrollo del litoral atlántico

de la ocupación colonial. Desde los inicios de la ocupación en el siglo XVI y hasta avanzado el siglo XVIII, el espacio efectivamente ganado de lo que sería la provincia de Buenos Aires era lo que historiográficamente se ha dado en llamar el “corredor porteño” que vinculaba al Río de la Plata con el interior del virreinato del Perú, fundamentalmente con los yacimientos altoperuanos y con el Paraguay.

Hacia la tercera parte del siglo XVIII, Buenos Aires fue designada capital de unos de los nuevos virreinos generados por la administración borbónica. Este factor, requirió la extensión del espacio del *hinterland* porteño, tanto para la producción de alimentos para una ciudad cuya población crecía rápidamente (a un 3% anual), como para alejar el peligro indígena que entorpecía el comercio entre el puerto y las regiones del interior. La gestión de los primeros virreyes (Estanislao Cevallos y Juan José Vértiz) generó una nueva serie de guardias y fortines que llevaron la frontera militar hacia las márgenes de Río Salado. Como parte de este proceso, que incluía la noción de protección de las costas pampeanas y patagónicas del creciente peligro británico, se fundó en 1779 Carmen de Patagones, una ciudad “río arriba”, primer puerto atlántico ligado a Buenos Aires. El territorio bonaerense se multiplicó por tres, pero este control apenas se extendió sobre el litoral unas pocas millas sobre el Río de la Plata.

Con la revolución de la independencia, el modelo de acumulación minero-exportador comenzó a girar hacia la explotación agraria, también para la exportación, convirtiendo en pocas décadas a este espacio marginal de un decaído imperio colonial en una de las regiones de exportación de derivados ganaderos más dinámicas del mundo. Simultáneamente con la guerra de la independencia, se llevó a cabo el segundo intento de generar un enclave poblacional estable al sur del Río Salado, con la fundación de Dolores en 1817.⁵

El asentamiento de Dolores generó un entorno que por primera vez alcanzaría el Atlántico en sentido lato, con la incorporación de las regiones conocidas como el Ajó y el Tuyú, al sur del cabo San Antonio (accidente geográfico que con Punta del este en el Uruguay determinan el límite exterior del Río de la Plata) sin generarse en este proceso ninguna terminal portuaria, al menos oficial, ya que las restricciones

⁵ Arrasada por los indígenas en 1821, fue repoblada definitivamente en 1927.

impuestas al comercio por el proceso colonial hizo de estas costas un lugar desde donde la extendida práctica del contrabando tuvo lugar durante siglos.

Una serie de incursiones indígenas en disputa de la territorialidad (conocidas como “malones”) provocaron la reacción del gobierno de Buenos Aires (por ese entonces escindido de los restos de lo que había sido el virreinato del Río de la Plata). El resultado de la contienda significó el avance sobre territorio indígena hasta la formación montañosa de Tandilla, que se extiende desde el corazón de la provincia hasta el mar.

El control de este nuevo espacio, vaciado de indígenas, produjo un avance de los establecimientos productivos hasta lo que sería años más tarde (1874) la ciudad de Mar del Plata. Allí, en el denominado “Puerto de la Laguna de los Padres”,⁶ el empresario lusitano José Coelho de Meyrelles construyó un muelle para la extracción de cueros y carne salada (destinada para el alimento de las poblaciones esclavistas remanentes en América, entre ellas Brasil, Cuba y Puerto Rico). Por este puerto y mediante la navegación se hizo llegar la producción de los establecimientos ubicados en la zona a Buenos Aires e incluso se exportó directamente hacia el Brasil. La posición mediterránea quedó consolidada en 1826 con la instalación de presidios militares que devinieron posteriormente en ciudades como “Cruz de Guerra” (actualmente 25 de Mayo) y “Fuerte Independencia” (actualmente Tandil). Paralelo a ello, en 1828 con la construcción de la “Fortaleza Protectora Argentina”, un nuevo puerto se abrió a la región, conocido hoy como Bahía Blanca, sede de un enorme complejo de puertos.

Años más tarde, cuando las provincias de lo que sería la Argentina conformaban una confederación y el Estado de Buenos Aires era gobernado por Juan Manuel de Rosas, el estado porteño avanzó sobre el espacio pampeano alcanzando el entorno de Bahía Blanca y Carmen de Patagones. Con esta expansión quedaba la totalidad del territorio litoral atlántico bonaerense bajo el control de Buenos Aires. Y así se mantuvo por varios años hasta que luego de la caída del gobierno de Rosas en 1852, las sociedades indígenas pampeanas, algu-

⁶ Nombre que refiere a un intento de establecer reducciones indígenas en torno a esa laguna encomendado a la Compañía de Jesús, que fuera desbastado por malones indígenas hacia mediados del siglo XVIII.

nas de las cuales habían pactado con el propio Rosas la utilización del territorio, volvieron a avanzar sobre el espacio, haciendo retroceder la frontera en la costa hasta Mar del Plata. Sin embargo, Bahía Blanca y Patagones siguieron funcionando como puertos.

Así se mantuvo la frontera por un par de décadas; hasta que la unificación política nacional, el fin de la Guerra del Paraguay y la derrota de algunas resistencias interiores al derrotero liberal que esta unificación proyectaba, permitieron al estado, ahora nacional, abordar la “solución final” al problema indígena con la eufemística “conquista del desierto”, que significó lisa y llanamente el despojo territorial y el genocidio indígena. La consolidación mediante el sometimiento de los pueblos originarios generó condiciones para la explotación agraria del territorio y nacieron así dos nuevas ciudades atlánticas, la ya mencionada Mar del Plata en 1874 y Necochea, a orillas del río Quequén Grande, en 1881.⁷

Las terminales portuarias

A pesar de haber sido y de ser la Argentina un país de espaldas al mar, ha tenido en sus puertos (sobre determinados por el de Buenos Aires) el vínculo que una economía de exportación, dependiente de la demanda y los precios internacionales suele poseer. En este proceso de vinculación de este espacio con la economía internacional varias fueron las circunstancias que, con diferentes densidades, estimularon la actividad portuaria.

Hemos mencionado ya el contrabando, actividad realizada desde al menos el siglo XVII, fuera ésta ejecutada “entre gallos y medianoche” o a plena luz del día, o como lo clasificó Zacarías Moutokías (1988) un comercio directo que fuera alternativamente legal, semi-legal e ilegal y que en muchos casos aquellos encargados por la corona para reprimirlo fueran los mismos que lo llevaban a cabo. El contrabando, tolerado muchas veces por la metrópoli, actuó durante décadas como una forma de subvención que permitió a la corona generar cadenas de mando político y militar en el traspatio de la economía minera y que este fuera financiado por este comercio intérlope.

⁷ Si bien el partido ya existía desde 1864 y desde la desembocadura de este río el conocido comerciante y productor de origen euskera, Pedro Luro, realizaba extracciones por vía marítima desde 1870 por lo menos.

Con las reformas borbónicas que abrieron en parte la economía local, y con los procesos de la independencia luego, esta actividad no se retrajo y ha acompañado los diferentes ciclos económicos de la historia argentina hasta nuestros días.

Conjuntamente con el comercio y contrabando (que en valores representó para las exportaciones rioplatenses durante casi la totalidad del período colonial entre un 80 y un 90% para los metales preciosos altoperuanos y un 20% o menos para los derivados pecuarios), la actividad ballenera y la caza de pinnípedos en las costas patagónicas –cuya existencia fue conocida e incrementada por el tráfico creciente vía Cabo de Hornos hacia el Pacífico– comenzó a intensificarse en la segunda mitad del siglo XVIII, generando terminales que serían puertos más tarde como San Julián y Puerto Deseado en las costas patagónicas, y también fue una importante base de operaciones Carmen de Patagones.⁸ Estos puertos fueron frecuentados tanto por las embarcaciones bajo pabellón español como, entre otras, francesas, británicas e incluso norteamericanas.

La demanda de carne salada suscitada a finales del siglo XVIII fundamentalmente por las plantaciones esclavistas del sur de Estados Unidos, Cuba, Puerto Rico y Brasil generó en el Río de la Plata el interés por satisfacerla a través de una de sus primeras industrias de exportación: el saladero. Primero en la “Banda Oriental” (hoy Uruguay) y luego en las cercanías de Buenos Aires, esta actividad demandó crecientes provisiones de sal. Las salinas a las que se podía recurrir se encontraban del otro lado del Atlántico (fundamentalmente en Cádiz), en territorio todavía bajo el control indígena (las “Salinas Grandes” ubicadas entre las actuales provincias de La Pampa y Buenos Aires) y en las costas patagónicas, de donde se la extrajo, lo que produjo que Carmen de Patagones volviera a ser requerido como puerto. Desde el puerto de “el Carmen” en el siglo XIX se exportaba sal para los establecimientos de salado ubicados sobre el río Paraná, en la Banda Oriental, en parte de Buenos Aires e incluso en Brasil.

La presencia de potencias enemigas de España en los mares del sur también fue un elemento que promovió la colonización y la organización portuaria en las costas atlánticas. La propia fundación de

⁸ El vecino más ilustre de esa localidad, Luis Piedrabuena fue un activo cultor de la actividad ballenera.

Carmen de Patagones tuvo ese origen, trasladándose hacia allí inmigrantes provenientes de la maragatería (la región castellana de León) junto a gallegos y asturianos.⁹

El puerto de Buenos Aires, luego de los procesos de independencia y tras la pérdida de los yacimientos mineros del Alto Perú para la economía de lo que sería la Argentina, se transformó tanto en el vínculo con el mercado internacional vía exportación de derivados pecuarios (cueros y carne salada fundamentalmente) y la fuente más importante de ingresos para el nuevo Estado en formación. Allí residía su fortaleza y allí estaba también su debilidad. Durante la guerra con el Brasil (1826-1828), la estrategia lusitana de bloquear el puerto de Buenos Aires y los del resto de la costa bonaerense inauguraba una forma de ahogo económico que se repetiría durante el siglo XIX. El Puerto del Carmen volvió a ser protagonista:

La expedición a la Patagonia tiene el fin de quitar a Buenos Aires el único puerto que le queda, abrir por allí el comercio con los indios Pampas, induciéndolos a que renueven los malones que acostumbraban efectuar en los alrededores de Buenos Aires (Ministro de Guerra del Imperio del Brasil, 1886: 465).¹⁰

El bloqueo como arma tendría dos episodios durante el gobierno de Rosas: el bloqueo francés desde marzo de 1838 hasta octubre de 1840 y el anglo-francés desde el 18 de septiembre de 1845 hasta el 24 de noviembre de 1849 que se retiraron los británicos, y hasta el 31 de agosto de 1850 que lo hicieron los franceses. El cese de la actividad de las terminales del alto Río de la Plata estimuló la apertura de otras alternativas:

Cuando el Venturoso y Grande Americano Juan Manuelito Rosas o Rosado se declaró amigo de Dios y enemigo de los hombres y fusiló a algunos Súbditos Franceses en el año 38, el Gobierno Francés no se conformó con sus hechos y mandó bloquear nues-

⁹ De allí el gentilicio de “maragatos” para los habitantes de Carmen de Patagones.

¹⁰ AA. VV (1886: 465). traducción de los autores.

tros puertos, desde el Cabo San Antonio al Norte, era a más de riesgosa la entrada de Buques. Sólo el Ajó fue el que franqueó su puerta a muchos buques que descargaban a plancha artículos de almacén y tienda; el primer buque introductor fue una goleta de un señor Pedevilla cargado con artículos de almacén por cuenta de los señores Lima y Monteiro, comerciantes de la plaza de Montevideo. Después de esa goleta, el arribo de buque fue sucesivo. Don Santiago de Meaves con un Bergantín Goleta Hamburgués, fletado por su cuenta, Don Juan Soriano con un Bergantín redondo con yerba del Paraguay, Don Francisco Casares, Don Pedro Rodríguez, Don Francisco Meiseles con un patacho¹¹ con carga de almacén a la orden de Manuel Acevedo Ramos y otros buques para Llavallol, los señores Carreras y Don José Ramos, de todos estos buques el que menos calaba era nueve pies de agua y todos fondeaban y amarraban donde podían; y amarraban los buques de las empresas de los señores Rubio Hnos., Molinari y Carrientes, los Martínez y otros varios dueños y patrones de buques que tienen esta carrera transportando frutos de campo a esa Capital y retornando con artículos de ultramar. (Citado en Luro, 1996: 296-297)

Como vemos, al descender la actividad del puerto de Buenos Aires, el litoral atlántico se constituía en una alternativa para el tráfico comercial de una región cuyo aparato productivo cada vez se extendía más al sur.

Durante la Guerra de la Independencia, la inexistencia de una marina, y el proyecto de expedición de reconquista de Fernando VII decidieron a los rebeldes rioplatenses a otorgar patentes de **corso** a aventureros de variadas nacionalidades, entre ellas irlandeses como Guillermo Brown, franceses como Hipólito Bouchard y David Jeweet, norteamericano. Durante la guerra con el Brasil esta práctica continuó. El corso contra Brasil no tuvo la magnitud que alcanzó el corso contra España porque no participaron los corsarios norteamericanos. El número de buques corsarios que se conoce está alrededor de 42 (Destéfani, 1970:73). En esta guerra de corsarios hay que distinguir

¹¹ O "patacho" nave de dos palos simples, sin cofas ni crucetas

dos períodos. El primero cuando Carmen de Patagones era el puerto corsario base. En los años 1826 y 1827 Carmen de Patagones se convirtió en puerto corsario, aunque tuviera el inconveniente de estar lejos de Buenos Aires. Del 27 de febrero al 7 de marzo de 1827, los brasileños atacaron Patagones siendo derrotados por la comunidad maragata y los corsarios apostados allí. De esta forma Patagones fue una suerte de “Isla de la Tortuga” donde se acumularon mercancías y esclavos negros; estos casi duplicaban a la población libre y fueron actores centrales de la defensa. En un segundo momento el centro de la actividad se trasladó a la desembocadura del río Salado, donde los corsarios capturaron varias embarcaciones lusitanas.¹²

Con el devenir del siglo XIX, la exportación de derivados agrarios se constituyó en el principal aliciente para la conformación de terminales portuarias. En principio los puertos no eran más que terminales de playa con pequeños muelles, construidos por iniciativa privada, que permitían la carga y descarga de productos. Con el incremento de las exportaciones de ganado en pie y luego con el paulatino reemplazo de los grandes veleros por embarcaciones con cascos metálicos y simultáneamente con la adaptación del frigorífico a las embarcaciones requirió dotar a los puertos de cualidades técnicas para la extracción como cámaras frigoríficas y elevadores. La articulación entre los saberes científicos y la infraestructura del transporte se unieron para el desarrollo portuario y las viejas instalaciones resultaron rápidamente obsoletas para el tráfico comercial.

La inmigración internacional, una verdadera marea humana de millones de personas que dejaron sus lugares de origen para trasladarse a la Argentina, estimuló la necesidad de calado y adaptación portuaria (sobre todo Buenos Aires y Rosario) para recibir la perenne corriente de contingentes.

La expansión de la frontera sobre territorios controlados por los pueblos originarios de las regiones pampeana y patagónica y el desarrollo de las operaciones bélicas contra los indígenas también tuvo a los puertos, fundamentalmente de Ingeniero White en las cercanías de Bahía Blanca y de Carmen de Patagones, como cabeza de puente para el transporte de tropas y pertrechos bélicos.

¹² Los brasileños enviaron otra expedición a la Bahía de San Blas, al norte de Carmen de Patagones.

La extensión del tendido ferroviario también contribuyó a la conformación de complejos ferro-portuarios. El caso paradigmático lo constituyó el que sería denominado puerto de Ingeniero White.¹³ La empresa construyó un muelle metálico que fue utilizada como “punta de riel” desde donde se desembarcaron los materiales para la construcción del tendido que finalizaría en Buenos Aires. El ferrocarril fue arribando paulatinamente al resto de las terminales portuarias. En 1886 llegó a Mar del Plata, en 1893 a las cercanías del puerto de Quequén y sobre finales de 1921 a Carmen de Patagones. En 1931 con, la construcción de un puente ferro-carretero, el ferrocarril cruzó el Río Negro, límite sur de la Provincia de Buenos Aires.

Otro eslabón en el desarrollo portuario fue la actividad turística de elite sobre finales del siglo XIX, que estimuló la construcción de muelles de cabotaje para pasajeros en los puertos de Mar del Plata y Necochea-Quequén, ciudades balnearias que comenzaban a atraer durante los veranos a los miembros de la burguesía argentina.

Finalmente, impulsada por la demanda de la élite en los balnearios turísticos sobre finales del siglo XIX comenzó a desarrollarse la pesca comercial marítima en Mar del Plata y Necochea. Posteriormente, una demanda de aceite de hígado de tiburón durante los años 1940 impulsó los puertos de White y Patagones como puertos base y terminales de descarga de este género. Los puertos construidos para otros fines se convirtieron en abrigo de las embarcaciones dedicadas a la pesca costera, y en el caso de Mar del Plata esta actividad se convirtió en la principal del puerto hasta la actualidad.

A estos factores se sumaron, sin embargo, otros elementos que desanimaron la actividad portuaria del atlántico bonaerense. La principal, la primacía conservada por Buenos Aires como principal plaza portuaria, bancaria y comercial del país. El monopolio del comercio de importación de esta plaza que nunca abandonó se sumó al el tendido radial de la red ferroviaria y posteriormente de las rutas para el transporte automotor. Buenos Aires concentró la actividad exportadora ya que allí se centralizaba el control aduanero, las firmas exportadoras, la actividad bancaria y de seguros, consignatarios, etc.

¹³ En honor al ingeniero constructor de la línea ferroviaria inaugurada en 1884 que unió a Bahía Blanca con la localidad de Neuquén, en el corazón de la provincia de Buenos Aires.

También en Buenos Aires se desarrolló la construcción de frigoríficos y elevadores de granos. No obstante esto, las empresas ferroviarias estimularon con franquicias especiales en el valor del transporte para hacer llegar la producción al puerto de Buenos Aires en permanente combate tarifario con carros, cabotaje y construcción de canales.

En síntesis, el Estado en formación tuvo en las terminales portuarias una necesidad sentida y en diferentes momentos ingenieros como Bragge, Figueroa, Pellegrini, Madero, Luiggi y otros informaban sobre las virtudes o defectos de los diferentes espacios para el emprendimiento de una obra tan magna y costosa como eran los puertos de ultramar que la empresa privada no había podido llevar a cabo. Una treintena de puntos fueron utilizadas oficial u oficiosamente como puertos potenciales, algunos de ellos no prosperaron y otros se impusieron hasta el presente.

La población fluvial

La República Argentina, con costas que se extienden por muchos millares de kilómetros sobre el Océano ó ríos navegables, está destinada contener en el futuro una grande población fluvial ó marítima que se distribuirá en los puertos actuales ó en los que se formarán en adelante.
(Segundo Censo Nacional de 1895).

En todos los censos nacionales, con mayor o menor detalle, además de la población existente en los centros urbanos y en los distritos rurales, fue censada —anotándola como “fluvial”— la de los buques anclados en los puertos de la República y en los que estando ese día en viaje llegaron en los siguientes. El número de los así censados es el que constituye verdaderamente lo que puede llamarse población fluvial¹⁴ donde la unidad censal solía ser la propia embarcación. Los re-

¹⁴ Tanto en los ríos Uruguay y Paraná como en las costas del Atlántico, existían muchas islas casi del todo despobladas, (las de los ríos porque se anegan en la época de las crecientes), que en cierta estación solían ser frecuentadas por obrajeros que se entregan a la explotación de madera, a la caza y pesca, u otras tareas a que dan motivo los productos naturales de ellas. Estos moradores más ó menos nómades de las islas, son conocidos con el nombre

sultados numéricos de ese censo fueron incluidos en las respectivas provincias y en las ciudades o pueblos de que administrativamente dependían. Así, por ejemplo, los 7.056 habitantes de los buques que existían en el puerto de Buenos Aires se incluyeron en el censo de esta ciudad formando la sección 30; en igual forma se procedió con los 1.740 del Rosario. El cuadro que va más adelante presenta los resultados numéricos de estos censos que se efectuó en todas las provincias y territorios que tienen costas fluviales ó marítimas.¹⁵ Aunque el número de puertos naturales o habilitados administrativamente para el comercio, era mucho mayor, no se tuvieron en cuenta para el cuadro más que aquellos en que existía población fluvial o marítima el día en que se efectuó la operación censal.¹⁶

Tabla 1. Población fluvial de la República en los puertos en que existían habitantes el día del Censo.

Provincias	1869 Número de		1895 Número de		1914 Número de	
	Puertos	Población f.	Puertos	Población f.	Puertos	Población f.
Buenos Aires (ciudad)	1	3003	1	7656	1	14828
Buenos Aires (provincia)	6	4614	14	4134 ¹	15	9850
Santa Fe	2	1078	7	3072	8	5133
Entre Ríos	8	1797	9	3370	10	2575

de isleros u obrajeros y han sido también censados como población fluvial por las autoridades marítimas que hicieron el empadronamiento de los buques.

¹⁵ Aunque en uno de ellos, Santa Cruz, no hubiera población fluvial en aquel día.

¹⁶ Así se aclara en el censo de 1895: “A más de los puertos cuyos nombres se consignan en el precedente cuadro, existen en la República, muchos otros que están habilitados temporal ó permanentemente, para el comercio exterior ó interior, pero que el día del censo no tenían buques anclados, ó teniéndolos, su población fue censada como perteneciente á la del pueblo ó centro urbano inmediato”.

Corrientes	9	1267	14	874	13	1868
Misiones	0	0	1	92	1	506
Formosa	0	0	2	110	2	303
Chaco	0	0	2	44	2	174
Río Negro	0	0	1	3	1	132
Chubut	0	0	1	136	2	287
Tierra del Fuego	0	0	2	86	1	111
Santa Cruz	0	0	0	0	4	291
Total	20	11789	54	19595	60	36058

Fuente: Censos nacionales de 1869, 1895 y 1914

1. Según nuestro análisis de las cédulas son 4163 habitantes.

La población fluvial de la República resultó ser de 11.789 en 1869, incrementándose en casi 10.000 efectivos en cada uno de las siguientes ediciones censales. La cantidad de puertos siguió una progresión aún mayor, siendo las provincias de Buenos Aires y Santa Fe las que demostraron mayor aumento. Otra característica es la aparición de los puertos patagónicos que de ninguno en 1869 ya contaba con 8 en 1914.

Para 1895 en que se desagrega por localidad para la provincia de Buenos Aires los efectivos eran los siguientes:

Tabla 2. Población fluvial de la provincia de Buenos Aires en los puertos en que existían habitantes el día del Censo de 1895.

Buenos Aires	7656
La Plata (Ensenada y Puerto La Plata) ¹	1845
Zárate (Delta del Paraná, Las Islas, Zárate)	492
San Fernando y Tigre	389
Bahía Blanca	375
San Isidro	269
Las Conchas (islas)	173
Campana	170
Baradero	87
Lavalle (Ajó)	84

San Pedro	78
Magdalena (Atalaya)	68
Patagones	68
Ramallo (no desagregada)	34
Necochea	31

1. Puerto de La Plata, Gran Dock del Oeste y Arroyo de los Saladeros y la Isla Martín García.

Con el puerto de Buenos Aires a la cabeza, los puertos fluviales sobre el Río Paraná y el Río de la Plata lo siguen, apareciendo recién en quinto lugar el primer puerto atlántico y no muy lejos de este el de San Isidro. Debemos señalar que estamos considerando mucha población del Delta del Paraná que utiliza la vía acuática para su transporte en la zona de islas y por el río mismo. Esta situación incrementa el caudal relativo de Buenos Aires y La Plata (aunque se utiliza un sistema similar al delta para arribar a Isla Paulino, pero de mucho menor volumen). El Puerto de La Plata es de lejos el más populoso en población fluvial de la provincia, seguida muy de lejos por Zárate, Bahía Blanca y San Fernando-Tigre que juntos no alcanzan el número de efectivos que La Plata.

La información que brinda el censo de 1914, aunque no podemos consultar las cédulas censales, es mucho más abundante y desagregada. En principio, la población fluvial para los diferentes puertos se encuentra expresada en función del sexo y el origen de los efectivos como puede observarse en la tabla 3. En ella podemos apreciar, en primera instancia, que continúa el predominio de Buenos Aires como puerto de mayor presencia de población flotante. Lo notable es que más de dos terceras partes de esta población la constituyen extranjeros, mayormente hombres.

Tabla 3. Población fluvial de la provincia de Buenos Aires en los puertos en que existían habitantes el día del Censo de 1814.

Habitantes	Argentinos		Extranjeros		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Buenos Aires	3055	84	11292	397	14828
Bahía Blanca	3107	248	1930	226	5511

La Plata	2012	0	885	1	2898
San Fernando	165	12	231	12	420
Zárate	44	4	267	4	319
Patagones	101	29	133	8	271
Pueyrredón	145	0	79	0	224
Las Conchas	36	1	170	2	209
Campana	56	3	86	2	147
San Nicolás	18	0	85	0	103
Baradero	23	0	30	0	53
San Pedro	20	0	18	0	38
Ramallo	12	0	7	0	19
San Isidro	6	0	11	0	17
Lavalle	3	0	8	1	12
Castelli	4	0	5	0	9

En este censo, si bien con un tercio de la de Buenos Aires, Bahía Blanca se ha posicionado en segundo lugar, pero en este caso la mayor parte son argentinos, lo cual es coherente con el rol dominante en comercio exterior que tenía el puerto de Buenos Aires. Otro tanto ocurre con La Plata, donde los extranjeros no llegan a un tercio y no hay prácticamente mujeres, lo que implica la ausencia de pasajeros en los buques varados en el puerto de Ensenada. La presencia de mujeres aparece con significación en Patagones, dado que el cabotaje era uno de los medios más utilizados hasta el ferrocarril para viajar hasta ese punto.

En otro tomo, el censo de 1914 le dedica varias páginas a la descripción de los buques habidos en los puertos en la fecha del censo con un profuso detalle de los efectivos poblacionales que se encontraban en ellos y el rol que cumplían dentro de la embarcación; desagregados por embarcación, puerto y bandera. No vamos a entrar en el análisis detallado en esta oportunidad pero un resumen de los efectivos para la región bonaerense es la siguiente:

Tabla 4. Población flotante desagregada en 1914.

Categoría	Argentinos	Extranjeros	Total
Capitanes y patronos	2693	1888	4581

Oficiales	205	517	722
Maestranza	228	501	729
Maquinistas	1740	3984	5724
Marineros	1641	5817	7458
Personal de servicio	108	1594	1702
Pasajeros	310	599	909
Total	6925	14900	21825

La primera reflexión es el alto componente de extranjeros (68,2%) en relación con los argentinos que se destaca en todos los componentes salvo en capitanes y patrones (recordemos que aquí se incluyen desde los patrones de una balandra de pesca hasta buques de guerra). La segunda, que los extranjeros más que doblan a los locales en maquinistas y marineros, veremos adelante el impacto de las naves extranjeras que no explica por sí solo este observable. La aplicación de la máquina de vapor a la navegación exigió la presencia a bordo de trabajadores que conocieran el manejo del nuevo sistema de propulsión que transformaba la expansión del vapor de agua en fuerza motriz.

La falta de enseñanza reglada de las materias que requería la nueva actividad y los constantes avances de las máquinas y los materiales utilizados en su construcción hicieron que los armadores de vapores contrataran a experimentados mecánicos y montadores de la industria siderúrgica y los astilleros, para que desempeñaran las funciones de maquinistas navales, aunque posiblemente algunos tripulantes también acabaron aprendiendo el nuevo oficio. Asimismo, nacieron otras profesiones como los fogaños o los engrasadores.

En síntesis, y si bien repetimos que el censo es sólo una muestra del movimiento a lo largo de un período, la expansión económica de la provincia se ve reflejada en ellos en el crecimiento tanto de las localidades censales como en los efectivos de población fluvial. Incluso vemos en el último caso la complejización de esta población acorde con la progresiva irrupción del vapor. Veremos ahora cómo fue esta entre los períodos censales.

La navegación: de la vela al vapor

La navegación a vela, cuyos avances tecnológicos permitieron intercambios comerciales ecuménicos, no evitaba que las embarcacio-

nes estuvieran a merced de los vientos y las condiciones del mar, así como de la pericia de la tripulación. Además, con interminables jornadas de trabajo eran muy difíciles las condiciones de vida a bordo, en viajes casi siempre de duración indeterminada, todo lo cual hacía que fuera elevado el número de pérdidas humanas, sobre todo por hundimientos.

Esta situación se vio sustancialmente modificada por la navegación a vapor fruto de los avances tecnológicos del siglo XIX¹⁷ que mejoraron las condiciones de vida que eran habituales a bordo, además de reducir la duración de los viajes. Sin embargo el nuevo sistema de conducción de los barcos mercantes requería, como vimos en el apartado anterior, mucha mayor cualificación técnica de los tripulantes en general y de la oficialía en concreto.

Sin embargo en la época inicial los vapores consumían gran cantidad de carbón y tenían una maquinaria muy pesada y unas calderas de grandes dimensiones que reducían considerablemente el espacio disponible para la carga. En las islas del atlántico, como Canarias, debían mantenerse incluso depósitos de carbón para completar la carga de combustible en viaje obligando a realizar escalas en ellas antes de la larga singladura hasta América. A pesar de los sucesivos perfeccionamientos que fueron mejorando la utilización de la energía del vapor, la sustitución de las embarcaciones de vela por los vapores fue paulatina con un largo período en que convivieron ambos sistemas incluso de forma combinada. Las flotas de grandes veleros de madera o hierro no desaparecieron hasta los años 1925-1930, cincuenta años después de la aparición de los barcos a vapor (Valdaliso, 1992).

Esto se reflejó en los censos nacionales, en una mirada sincrónica a partir de la información de los censos se puede observar la intensidad con que los vapores se fueron haciendo presentes en los puertos bonaerenses.

En el período más temprano, y a pesar de que los buques a vapor movidos a ruedas o a hélices, habían sino muy utilizados en la Guerra Guazú por las armadas en conflicto, podemos ver en la tabla

¹⁷ Generalmente se admite que la máquina de vapor aplicada a la navegación tiene su origen en las utilizadas para el achique de las minas atribuyéndose a Jouffroy d'Abbans su primera adaptación a una nave fluvial en 1766.

que sigue que aunque superaban el 10% de las toneladas de registro bruto, sólo 44 embarcaciones sobre 1204 eran propulsadas a vapor.

Tabla 5. Cantidad y TRB de buque a vela y a vapor en los puertos bonaerenses el día del censo de 1869.

Puerto	Cantidad Vapor	TRB Vapor	Cantidad Vela	TRB Vela
Buenos Aires	12	4294	232	77282
Tigre	21	3895	77	3067
San Nicolás	2	1800	47	2525
Zárate	5	1748	34	5541
Riachuelo	4	65	795	16059
Ajó			4	117
San Pedro			15	377
Total general	44	11802	1204	104968

Doce de ellas solamente se encontraban en el puerto de Buenos Aires con una media de porte de 357 TRB de promedio y 21, con la mitad de ese tamaño, en el puerto de Tigre —seguramente para el traslado fluvial de frutos. Curiosamente en San Nicolás, aunque se encontraban solamente 2 estas sumaban 1800 TRB, con una media casi tres veces superior a las presentes en Buenos Aires.

En consecuencia no podemos afirmar una presencia importante de este tipo de buques en este período. Sumado a esto a que la incorporación de la innovación franco-uruguaya del frigorífico a la embarcación comenzó a funcionar recién a partir de 1877.

Bibliografía

- AA. VV. (1886). Historia da la Canpanha do Sul em 1827. *Revista trimestral do Instituto Histórico, Geographico y Ethnographico do Brazil*, (49), 438-517.
- Destefáni, L. H. (1970). El curso en nuestro desarrollo histórico. En AA.VV. *Temas de historia marítima argentina* (72-84). Buenos Aires: Fundación Argentina de Estudios Marítimos.
- Moutokías, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: CEAL.

- Oyarzábal, G. (2004) De la vela al vapor: repercusiones de su transición, en la organización de las Escuelas de Formación Naval en la Argentina (1880-1910). *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, 1(1), 8-27.
- Sarmiento, D.F. (1850). *Argirópolis, o la Capital de los Estados Confederados del Río de la Plata*. Recuperado en: <http://linkgua-digital.com/libros/historia/argiropolis/>
- Valdaliso, J. M. (1992). La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial. *Revista de Historia Económica*, 5(1).
- Wallerstein, I. (1980). The Future of the Capitalist World System. En Terence Hopkins, T. y Wallerstein, I. (Eds). *Processes of the world-system*. Beverly Hills: Sage.

Fuentes

- Diego de la Fuente, (1872) *Primer censo de la República Argentina*, verificado los días 15, 16 y 17 de septiembre de 1869, Imprenta del porvenir.
- Dardo Rocha, (1883) Dirección Nacional de Estadística y Censos, *Censo general de la provincia de Buenos Aires demográfico, agrícola, industrial, comercial y verificado el 9 de Octubre de 1881*, Imprenta de El Diario.
- Diego de la Fuente, (1898) *Segundo Censo de la República Argentina, Mayo 10 de 1895*, Argentina, Penitenciaría Nacional.
- Martínez, Alberto B. (1916) *Tercer Censo Nacional levantado el 1 de junio de 1914*, L. J. Rosso y Cia.

La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja

Gustavo Chaliar

El presente trabajo se inserta dentro de una labor más amplia encarada por el Archivo Histórico Municipal de Punta Alta y que pretende un análisis diacrónico del puerto comercial de la ciudad, primitivamente llamado Arroyo Pareja y que hoy se conoce como Puerto Rosales. Concretamente la presente ponencia busca, por una lado, conocer la pugna de intereses entre aquellos que deseaban el desarrollo de esa terminal portuaria y los que lo impidieron, aún insertándolo en el programa que el Estado Nacional buscaba para Bahía Blanca; y por el otro, poner de manifiesto la alianza táctica entre el capital francés y amplios sectores de la comunidad de Punta Alta en pos de la defensa de intereses comunes.

Ambicioso y malogrado proyecto encarado por el capital francés, Arroyo Pareja tuvo que enfrentar prácticamente desde su inicio grandes dificultades: el inicio de la Primera Guerra Mundial al escaso año y medio de iniciadas las obras; la muerte prematura de su proyectista y promotor, el ingeniero Abel Pagnard; las desinteligencias en el seno de la empresa entre el grupo inversor parisino y los obreros argentinos; las reiteradas huelgas y conflictos obreros; la oposición más o menos sorda del capital inglés con sede en Bahía Blanca y que contaba con el monopolio portuario en la zona; cierto sector de la Armada, suspicaz por compartir el área portuaria con actividades comerciales; los celos que en ciertos sectores comerciales de Bahía Blanca originaba la idea de la creación de un polo económico cercano que rivalizara con la hegemonía que comenzaba a detentar la ciudad a principios del siglo XX (Chaliar, 2005).

Sea como fuere, lo que sería en los papeles el puerto cerealero más grande de América del Sur quedó reducido, en la práctica, a un muelle de mampostería de 300 metros útiles que fue librado al servicio en 1920. Pese a estar dotado de vías, grúas de pórtico, usina y demás adelantos, lo cierto es que estuvo lejos de cumplir con las expectativas con las que se construyó. Por otra parte, jamás pudo conectarse con otro ferrocarril más que con el *Rosario- Puerto Belgrano*, una línea de capital francés que siempre tuvo serios problemas económicos, como más adelante se explicará con mayor amplitud (Chalier, 2009).

En esta coyuntura es cuando el *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* tomó dos decisiones empresarias vitales para sus intereses y supervivencia: el gerenciamiento de las obras portuarias (lo cual concretó en 1921) y la prolongación de su ramal desde Punta Alta hasta Bahía Blanca, con la intención de estimular el tráfico de personas y mercaderías. Acerca de la oportunidad de contar con una salida al mar efectiva, los directivos del ferrocarril francés expresaron:

La Sociedad Francesa del Puerto Comercial de Bahía Blanca, de la cual hemos hablado en informes anteriores, ha librado al servicio público, en el corriente ejercicio, el nuevo puerto de Puerto Belgrano [sic], que está situado a la entrada de la bahía de Bahía Blanca [sic], al lado de nuestro antiguo muelle de Puerto Militar. Este puerto, que se encuentra, por así decir sobre nuestra línea, puesto que se conecta por un empalme de aproximadamente 1.500 metros en proximidad de nuestra estación de Almirante Solier, nos ofrece entonces desde ahora una nueva facilidad para la explotación de cereales de nuestra zona del Sur. Le hemos señalado que en virtud de un acuerdo con la sociedad del Puerto comercial, es nuestra Compañía que asegura el gerenciamiento de ese puerto de Puerto Belgrano [sic] por cuenta exclusiva de dicha sociedad, lo cual presenta para nosotros la ventaja de realizar una coordinación perfecta entre el servicio del puerto y el del ferrocarril, no gravando a nuestra Compañía de ninguna carga financiera (Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano, 1922:5).

Empero, tampoco la alianza entre las compañías logró catapultar

al puerto a los lugares pensados. Según estadísticas oficiales del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, que comenzaron, en el caso de Arroyo Pareja en 1927, el movimiento de exportación de cereales y lino en el área portuaria de la ría y en este muelle fue el siguiente, en números redondos:

Exportaciones de cereal por los puertos de la bahía Blanca, en toneladas (años seleccionados)

AÑO	ING. WHITE	GALVÁN	A. PAREJA	TOTAL
1927	1.250.000	1.200.000.	50.000	2.500.000
1929	950.000.	1.100.000	100.000	2.200.000
1930	400.000	600.000	30.000	1.030.000
1932	1.100.000	650.000	100.000	1.900.000

(Adaptado de: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932*)

Con todo, el tonelaje exportado por Arroyo Pareja en términos absolutos y relativos es bajo: las 100.000 toneladas de 1932 representaban aproximadamente el 5,5 % del total de exportaciones de los puertos de la ría de la bahía Blanca. Dado que en esa época se mejora ostensiblemente la infraestructura, debemos colegir que a comienzos de la década del '20 este movimiento debía ser menor. Lo exiguo de estos números se explican por varios factores concomitantes: primero, como ya se ha dicho, el puerto se hallaba incompleto, lo que atentaba contra su operatividad. Faltaban realizarse esos seiscientos metros que acercaran el murallón de atraque al canal principal de acceso y las obras hidráulicas necesarias para asegurar que el muelle no embacase. De este modo, se aseguraría su uso por buques de gran calado en toda época. Pero esto estaba lejos de ocurrir y esos trescientos metros de muelles, amén de su poca capacidad para el atraque, desaprovechaban la ventaja especial de la proximidad al canal. Por otro lado, la línea que servía al puerto era la del *Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano* que, según se ha visto, distaba mucho de ser un ferrocarril altamente competitivo. La vía, sin ramales, sólo podía apor-

tar muy poca cantidad de cereales al puerto, el que por otra parte, era lo que éste permitía absorber. Se daba, pues, una suerte de círculo vicioso, pues Arroyo Pareja no era atractivo para que fuera la terminal de otras líneas (el *Ferrocarril del Sud* o el provincial, por ejemplo) a raíz de su exiguo tamaño. Y precisamente su desarrollo como puerto estaba condicionado fuertemente por la ausencia de un entramado ferroviario que lo conectase con áreas productivas del país. Pero, y esto se debe destacar, estas obras de ampliación sólo eran posibles si el movimiento portuario llegaba al medio millón de toneladas, de acuerdo al artículo 3° de la ley de concesión, que estaba aún vigente.¹ Esta sobreestimación inicial de las capacidades de Arroyo Pareja constituyó, a la postre, una nueva traba (esta vez legal) que impidió el crecimiento del puerto.

El radicalismo y el Estado interventor

El ingeniero Alberto Flores, funcionario de la Dirección de Navegación y Puertos de la Nación (y pocos años después administrador del *Ferrocarril del Sud*) presentó a sus superiores, en julio de 1922, un proyecto a la, para erigir un puerto comercial del Estado en aguas de la bahía Blanca. Se aprovecharían para tal fin los terrenos fiscales existentes entre White y Galván, de unos cuatro kilómetros de extensión.

La medida se daba en un contexto político particular. Cuando la Unión Cívica Radical ganó las elecciones presidenciales de 1916 y se

¹ “La primera sección consistirá en las obras iniciales y las demás necesarias a la habilitación completa del servicio, para una extensión de mil metros de muelle de atraque para carga y descarga. Las demás secciones serán determinadas entre el Poder Ejecutivo y el concesionario de acuerdo a las exigencias del movimiento del puerto, **considerándose que el concesionario está obligado a construir otra sección de mil metros de muelle con sus servicios accesorios, cuando el movimiento haya llegado a quinientas mil toneladas por año y por sección, durante dos años consecutivos** y así, proporcionalmente, para las demás secciones” (Ley de concesión N° 5574, art. 3°, subrayado mío) La ley no indica si esas quinientas mil toneladas/año eran de cereales únicamente o comprendía también otros tipos de carga. Se debe suponer que el texto refería al movimiento general del puerto. La cifra era alta, pero no desmesurada; como comparación, por Ingeniero White, y solamente en concepto de trigo, salían más de medio millón de toneladas por año en aquella época.

ungió como presidente a Hipólito Yrigoyen, terminaron casi cuatro décadas de gobiernos conservadores- liberales. El nuevo partido llegó al poder con un discurso democrático, buscando integrar a la amplia clase media al sistema político. Pero en lo económico, no quiso (ni hubiera podido, seguramente) cuestionar el modelo agroexportador promovido a partir del 1880. Las alternativas de la política económica del radicalismo (en el poder desde 1916 hasta 1930) estuvo condicionada en gran medida por la coyuntura internacional, entre dos períodos de crisis –la derivada de la Primera guerra Mundial y la debacle de 1929) y la bonanza de la década de 1920 (Rapoport, 2000:143 y ss.).

Sin embargo Yrigoyen propició un cambio sensible en el papel tradicional del Estado en la Argentina. De simple espectador o regulador de la actividad económica, el Estado yrigoyenista comenzó a intervenir en el desarrollo económico y en la solución de conflictos sociales. El principio rector era que los recursos nacionales existentes en el país debe pertenecerle y responder a los intereses del Estado y no a empresas extranjeras. Tímido y gradual, el intervencionismo incluyó proyectos proteccionistas y de fomento como la creación de Y.P.F. o de las Líneas Marítimas del Estado.

La llegada al poder del sucesor de Yrigoyen, Marcelo T. de Alvear, significó el ascenso de *otro* radicalismo. La corriente populista del ex presidente tuvo que luchar con otra, de cuño más conservador y liberal, ligada a los intereses tradicionales del país. Inclusive el nuevo presidente estaba vinculado, por familia y educación, a los sectores que habían sido desplazados del gobierno en 1916.

Sin romper del todo con la línea impuesta por su mentor, Yrigoyen, Alvear impuso un estilo político y económico más acorde con sus intereses de clase, ayudado por la coyuntura internacional de un mundo necesitado de materias primas luego de la I Guerra Mundial.

Un solo radical yrigoyenista había en el gabinete de Alvear: Eufasio Loza, Ministro de Obras Públicas; y esa va a ser la cuña para generar proyectos nacionalistas.

El proyecto de Mario Guido

En el transcurso de 1922, el diputado radical bahiense Mario Guido presentó sendos proyectos de ley referentes al establecimiento de un puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca.

En lo que atañe al puerto, este estaría compuesto de un muelle de ultramar de 350 metros y otro de 250 para la navegación de cabotaje. Se incluían las obras accesorias (dragado, relleno, vías, galpones, maquinarias, edificios para aduana y resguardo, agua corriente, usinas, etc.), a un costo total estimado en poco más de \$ m/n. 5.400.000.

En los considerandos, el diputado Guido advierte:

Hace muchos años que viene señalándose la necesidad de construir en el estuario de Bahía Blanca un puerto nacional que real y libremente cumpla la finalidad primordial de un puerto, en su doble aspecto de importación y exportación.

La prensa, las instituciones comerciales (cámara sindical y bolsa de comercio) y las autoridades aduaneras de la gran ciudad del sur, han hecho resaltar en diversas formas aquella necesidad.

Todos han advertido y reconocido la conveniencia y la urgencia de semejante obra portuaria; desde el comerciante vinculado directamente a los intereses de la navegación, hasta el modesto vecino o transeúnte que, de paseo procura asomarse al estuario (Guido, 1923: 4 y 5).

Y con argumentos prácticamente calcados con el informe preliminar de la concesión Godio, casi cuarto de siglo atrás, prosigue:

Lo curioso es que hasta en documentos públicos se menciona el puerto de Bahía Blanca y la creencia general de la opinión es efectivamente la de que existe ese puerto, junto, parecería natural, a la ciudad del mismo nombre.

No es así, sin embargo. Tal puerto no existe y la ciudad, aunque se diga marítima, no puede ni asomarse al mar.

Lo que hay son dos puertos, es decir dos muelles, construidos por y para los ferrocarriles, el Sud y el Pacífico [...]

Son puertos cerrados, de exclusivo uso particular y sin libre acceso, como no sea por los rieles de cada una de las dos empresas (Guido, 1923: 5 y 6).

La presión de las empresas, calificada de *agobiante*, es remarcada por el congresista de esta suerte:

“Esa misma lógica bárbara del interés particular, es la que ha permitido por muchos años y hasta hoy, la enormidad (tendría que ser otro el calificativo), de que el único depósito fiscal que tiene el puerto, está tan lejos del muelle, que para llevar a él mercaderías que llegan, hay un recargo de tres pesos, recargo que es beneficio del ferrocarril porque sólo por sus rieles se puede llegar al depósito. Y como ese depósito está a mitad de camino entre el puerto y la ciudad resulta que hay otro recargo por transporte de carros, cuando la mercancía deba llegar al destinatario” (Guido, 1923: 6 y 7).

Merece transcribirse el párrafo en que Guido aborda la cuestión del gran poder de *lobby* de las empresas ferrocarrileras.

Yo no sé qué poder sugestivo desarrollan esas grandes empresas, pero es el caso que aun existiendo, desde 1907, una ley número 5944, en cuyo artículo 22 se disponía la construcción de depósitos fiscales en Bahía Blanca, nunca se realizó ese propósito a pesar de haberse estudiado minuciosamente por técnicos y funcionarios de los ministerios de obras públicas y hacienda.

Desde 1907 hasta 1911 -¡cinco años!- se tramitó el cumplimiento de esa ley produciéndose todos los informes necesarios, hasta el presupuesto de las obras. Y hasta ahora nada. Ahí está sin destino, el millón de pesos oro que debía hacer surgir los depósitos fiscales (Guido, 1923: 7).

Esta situación, según Guido, ha causado enormes perjuicios al desarrollo regional. El desalojo de la navegación de cabotaje y el desvío de la importación directa son dos de los *daños gravísimos* señalados por el legislador. Por eso se hacía imprescindible levantar un puerto con nuevos y amplios depósitos fiscales y de libre acceso por tierra.

Bahía Blanca invirtió una respetable suma para construir un camino adoquinado al puerto, pero el propósito queda malogrado a los 500 metros de la entrada de los muelles a los muelles pues a esa distancia empieza la zona portuaria inaccesible, como ya lo hemos dicho, a todo otro vehículo que no sea del ferrocarril, hasta

el punto que; si un equipaje debe ser conducido a bordo de un buque, hay que llegar a él con el mismo a hombro o en una carretilla de mano, como exclusiva condición de acceso a vehículos no ferroviarios (Guido, 1923: 22).

En cuanto al emplazamiento del puerto, a Guido le parecía natural que el mismo estuviera situado entre los de Galván y White, siguiendo los estudios del ingeniero Flores.

La ubicación del puerto que proyecto no encuentra obstáculos de ningún género. Su posición intermedia- entre dos puertos particulares, - no supone un propósito de competencia, sino simplemente el aprovechamiento del lugar más propicio a la finalidad que se persigue (Guido, 1923: 23).

Y más adelante enumera las ventajas del sitio escogido, de acuerdo a los estudios presentados por el ingeniero Flores.

1°. Proximidad al canal navegable que une a los dos puertos particulares, lo cual lo haría aprovechable con un dragado no muy profundo.

2°. Facilidad de ejecución por la naturaleza del terreno y menor extensión a rellenar.

3°. Menor distancia a Bahía Blanca.

4°. La existencia de un camino adoquinado entre esta ciudad y la zona.

5°. Acceso inmediato a las vías de los Ferrocarriles Sud y Pacífico.

6°. Posibilidad de futuras ampliaciones.

Además, es el mismo legislador quien agrega dos beneficios adicionales a los enumerados por Flores.

a. No se haría necesaria la expropiación de tierras, ya que los terrenos son del Estado; y máxime que con la arena del dragado se podrá rellenar una considerable zona, ganándose tierra al mar.

b. Se solucionaría el problema de la instalación de la estación petrolera que almacenaría el petróleo extraído de Comodoro Rivadavia. Se haría uso de la extensa red ferroviaria para su distribución en el resto del país.

Ni Guido ni por lo visto Flores se detuvieron en considerar siquie-

ra la posibilidad de instalar el muelle nacional en Arroyo Pareja. Pese a esto, tanto los franceses como la población de Punta Alta hicieron causa común para concretar la única salida que avizoraban posible a fin de sacar del estancamiento al puerto local.

Las solicitudes de venta del puerto por parte de la empresa francesa

Apenas el proyecto del ejecutivo y de Guido tomó estado público, la compañía ferroviaria francesa ofreció al gobierno en venta las instalaciones de Arroyo Pareja.

Evidentemente, pese a las ventajas de localización, el puerto no redundaba en grandes beneficios para la empresa. El impresionante conjunto de obras imaginado por Pagnard estaba aún lejos de poder realizarse y continuaba siendo nada más que un anhelo.

Así como se encontraba, con sus trescientos metros de muelle, la gran ventaja comparativa sobre el puerto de Ingeniero White (la de dar directamente al canal de acceso, lo que hacía prácticamente innecesario el dragado) se esfumaba. Era perentorio, entonces, la prosecución de las obras.

Para ello se volvía imperioso un flujo importante de capitales, de riesgo, que se invertirían a cuenta de una ganancia futura.

Lo que no pudo realizar la *Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca* a raíz de problemas técnicos y financieros derivados de la I Guerra Mundial, tampoco pudo hacerlo la *Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto-Belgrano*.

La empresa ferroviaria tenía sus propios problemas. Éstos estaban en relación directa con el déficit crónico de explotación de la compañía.

Destinada por su traza a cortar longitudinalmente la llanura pampeana, quitándole el flujo de mercaderías a las firmas rivales y desviándolas a sus propias terminales portuarias, nunca pudo del todo concretar su sino.

El volumen de carga fue menor al esperado, en virtud de las tarifas de competencia establecidas por los ferrocarriles británicos.

El establecimiento desde hacía décadas de un poderoso monopolio ferrocarrilero y los fallidos intentos de concreción de una salida propia y efectiva a la bahía, hicieron que el tráfico por esa zona mermara en consecuencia.

Así una de las salidas lógicas era la de ofrecer en venta las obras portuarias, resarcirse de los gastos ocasionados hasta ese entonces y poder utilizar el sitio una vez que las labores a cargo del Estado concluyeran.

El 30 de marzo de 1923, en un tren especial proveniente de Rosario arribaron a estación Almirante Solier (Punta Alta), Georges Hersent, en su calidad de miembro de los directorios de las empresas del ferrocarril y del puerto; el ingeniero François Sisqueú; Adolfo Olivet, inspector de tráfico, y Carlos Estevenin, administrador del puerto de Rosario. “*Visitaron detenidamente el puerto de Arroyo Pareja*” (dice la crónica), y se fueron directamente a Bahía Blanca, donde Hersent tomó el tren para Buenos Aires, y los demás se fueron al día siguiente para Rosario. (*Nueva Época*, 2 de abril de 1923, 1)

Pese a no explicitarse, la intención de esta visita relámpago estaría claramente relacionada con la cuestión de la venta de las instalaciones al gobierno de la Nación.

Cuando se hicieron públicas las intenciones de los franceses, entraron a jugar elementos de presión a favor y en contra. La prensa bahiense, históricamente hostil a Arroyo Pareja, minimizó la cuestión, hasta tal punto que provocó un comentario contundente de *Nueva Época*.

[...] algunos colegas de Bahía Blanca e Ingeniero White, han formulado comentarios desfavorables para el [puerto] local con el fin de que el gobierno no se interese por el negocio (*Nueva Época*, 7 de abril de 1923, 1).

El tenor de las notas denunciadas por el periódico puntaltense está ejemplificado por *El Atlántico*. Este diario bahiense publicó, en su edición del 5 de agosto de 1923, una página entera dedicada al progreso de Punta Alta, donde realizó un prolijo registro de su economía, sus instituciones y su vida social.

Allí da cuenta que el puerto de Arroyo Pareja es ineficiente por falta de vías adecuadas que lo ligen a las zonas productivas del país. Es una lástima, continúa la nota, que los vecinos no se den cuenta de esta falla cuando solicitan la nacionalización. Y propone que las acciones de los puntaltenses deben orientarse a la concreción de dos

proyectos destinados a atraer a Arroyo Pareja la producción del norte: los proyectos del administrador de los Ferrocarriles del Estado, Domingo Fernández Beschtedt, de extender las vías de Rosario a Santa Fe y de allí hacer una traza paralela al Rosario-Puerto Belgrano; y la del diputado Juan Cafferata para conectar Puerto Belgrano y Córdoba (*El Atlántico*, 5 de agosto de 1923, 7).²

El 18 de marzo de 1923 el presidente Alvear concretó una visita a Bahía Blanca, lo que despertó gran expectativa en el vecindario de Punta Alta, ya que se decía que el jefe de estado visitaría las instalaciones de Arroyo Pareja. Se habían dispuesto para la ocasión diversos agasajos para recibirlo; sin embargo, y pese a figurar en la agenda, Alvear no vino al puerto francés, pese a haber estado en la Base Naval, a la cual llegó por vía marítima,

lo que ha dado lugar a diversos comentarios sospechándose con razón, que ha habido interés por parte de ciertas personas en que esta parte del programa no se cumpliera, porque la empresa de Arroyo Pareja ha ofrecido también en venta al gobierno su puerto (*Nueva Época*, 21 de marzo de 1923, 1).

Alvear sí recorrió, en cambio, White y Galván, lo que en virtud de lo conocido por el proyecto de Guido y las ofertas realizadas por los ingleses, suscitó toda serie de especulaciones por parte de la opinión pública puntaltense.

Las firmas inglesas contraatacaron, ofreciendo sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas, agregando un factor más de presión al asunto. Esta acción, claro, era *pour la galerie*, porque lo hacían a sabiendas que el gobierno no precisaba ni a Ingeniero White ni a Puerto Galván para concretar sus proyectos.

En julio de 1923, la *Compagnie* ofreció a precio de costo las instalaciones al gobierno. *Nueva Época* destacó en su momento la conveniencia de la oferta, puesto que el puerto se hallaba funcionando (lo que reportaría ganancias desde el primer día) y sólo faltaban obras complementarias (*Nueva Época*, 21 de julio de 1923, 1).

Finalmente el gobierno recibió hacia fin de 1923 una nueva pro-

² Se ignora cómo una traza paralela a la del ferrocarril francés pueda solucionar los problemas de tráfico que tenía éste.

puesta por parte de los administradores de Arroyo Pareja: la enajenación de las instalaciones a cambio de tres millones de pesos (*Nueva Época*, 19 de diciembre de 1923, 1).

Nunca se obtuvo respuesta.

Las gestiones de Antonio Ballesteros

Ante estas gestiones de alto nivel y prácticamente de inmediato, los puntaltenses tomaron el proyecto de la empresa como propio porque entendían, con razón, que era una de las últimas oportunidades de reactivación del *Puerto Pagnard*, como todavía se decía entonces.³

En marzo de 1923, el Dr. Antonio Ballesteros, abogado puntaltense con residencia en Buenos Aires, envió al presidente de la Nación y al Ministro de Obras Públicas Eufasio Loza sendas notas de pedido de adquisición del puerto de Arroyo Pareja. La intervención del letrado estaba lejos de ser totalmente desinteresada, ya que poseía tierras linderas a las de la Compañía del Puerto las que se valorizarían con una reactivación de la terminal marítima.

Ballesteros va a ser uno de los más activos peticionantes ante las autoridades nacionales a favor del puerto local. Su mismo trabajo en la capital, por otra parte, lo habilitaba para ser una suerte de nexo entre los puntaltenses y los poderes de la Nación.

Con mapa adjunto del estuario, Ballesteros expuso ante Loza la conveniencia de adquirir Arroyo Pareja antes que embarcarse en la construcción de un nuevo puerto.

Aquellos grandes gastos de canalización profunda, se exigirá a la Nación que los realice, si se construye o adquiere un puerto en el interior de la bahía, cuyo coto se duplicará bien pronto por esos gastos, sin pasar de un raquítrico puerto de cabotaje, al que no podrán jamás entrar los grandes buques actuales y futuros de 10, 20 y 30 mil toneladas por cuyo medio se propulsará aquel progreso general.

Aquellos inconvenientes no existen para el Puerto Comercial de Bahía Blanca (arroyo Parejas [sic]), concluido en su primera sección. En ese gran puerto, podrán atracar buques del cabotaje na-

³ Se ha encontrado ese topónimo en mapas de épocas tan tardías como 1929

cional, para hacer operaciones al costado de los buques de ultramar de gran calado (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta ,1990).

En ese mismo mes, trescientos destacados vecinos de la ciudad, entre los cuales figuraban socios de la *Liga de Defensa Comercial de Punta Alta*, enviaron un petitorio al presidente Alvear en adhesión al del Dr. Ballesteros. Los fundamentos desplegados en la nota repiten los ya conocidos de índole geográfica y económica. Los signatarios

[...] confirman su petición de que la Nación adquiriera el Puerto Comercial de Bahía Blanca “Puerto Belgrano” (arroyo Pareja), recuperando esa ubicación única, de aguas hondas, acceso directo al mar y sobre tierras altas.

Los grandes costos crecientes y siempre insuficientes que demandaría a la Nación, “en todo futuro”, el dragado, canalizaciones, etc. Hacia el interior de la bahía, y en el puerto mismo, si se adquiere o construyera allí sería verdaderamente útil evitarlos, para invertirlos en caminos, extensiones futuras, depósitos fiscales, etc. Y demás obras públicas de la Nación, quedando así abaratados “para siempre” los fletes y libre la gran zona, de los muy grandes que gravitan sobre ella desde Buenos Aires (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta ,1990).

En abril de 1923, el Dr. Antonio Ballesteros, envió otra nota al presidente Alvear acompañando un petitorio que circuló por todo el pueblo y que fue firmado “por la mayoría del comercio, propietarios e instituciones de la progresista ciudad de Punta Alta (bahía Blanca-Puerto Militar)”.

Por el petitorio se solicitaba al Poder Ejecutivo adquiriera Arroyo Pareja para desarrollar el futuro Muelle Nacional. Las razones que fundamentan este pedido son expuestas con claridad meridiana por Ballesteros.

El problema de la localización de los depósitos, que tanto preocupaba al comercio bahiense, quedaría subsanada por la propuesta informal de la *Compañía Rosario Puerto Belgrano* de construir esos depósitos en los terrenos de su estación en Bahía Blanca. La empresa

administradora de las obras portuarias, se obligaría a llevar toda mercadería importada a la ciudad por un flete inferior a la competencia.

Además, Arroyo Pareja “es una obra concluída y suficiente para las necesidades actuales,” continúa Ballesteros, argumentando que el coste sería indudablemente menor que lo que demandaría la construcción de uno nuevo. De “gastos ingentes y suntuarios” calificaba los destinados a levantar un otro puerto en la bahía donde ya hay tres establecidos. Y hacía hincapié en la “ubicación privilegiada” de Arroyo Pareja por sobre el interior de la bahía.

Si contra todo esto, y por interés material inmediato, o egoísmos suntuarios, o de comercio frío y estrecho, sin considerar las modernas razones sociales y el futuro de una gran democracia, una parte de la población o de comercio, que ya tiene dos puertos, desea un nuevo muelle fiscal de cabotaje en situación inadecuada de tierras y aguas bajas, la ciudad de Punta Alta, representando los verdaderos intereses generales, no puede evitarlo sino pidiendo que el gran “ Puerto Nacional de Cabotaje y de Ultramar” sea ya construido, nacionalizandose a tiempo, o sea, antes que otros gastos y el aumento de su valor, lo haga dificultoso en el futuro (Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta , 1990).

Acompañó la nota un extenso y completo informe en que Ballesteros expone las ventajas que poseía, intrínsecamente, el puerto puntaltense. Aquí las resumiremos.

1. Su condición de puerto de aguas profundas, lo hacían singularmente útil al comercio tanto de ultramar como de cabotaje. También se subrayaba el hecho de estar construida su primera sección y demás obras complementarias.

2. El acceso directo al mar, sin dragados ni canalizaciones, lo hacía más atractivo que los puertos del fondo de la bahía.

3. La elección de Puerto Belgrano por parte de Luiggi y Pagnard no podía ser casual: ellos conocían las posibilidades del sitio.

4. Las costas sin cangrejales, fango, ni bañados y las tierras altas cercanas la hacían particularmente favorables para el establecimiento de un pueblo cercano al puerto, en condiciones óptimas de sanidad

para sus futuros habitantes.

5. La cercanía con un Puerto Militar, con el que podrían (y deberían) realizar actividades complementarias y se beneficiarían con la coexistencia de elementos y personal obrero y de mar.

6. La importancia de la ciudad de Punta Alta, con sus estaciones de ferrocarril y su población, la hacían indicada para su proyección atlántica y para convertirse en *factoría marítima de Bahía Blanca*. En cuanto a la distancia que mediaba entre ambas ciudades, ésta se superaba fácilmente por el ferrocarril.

7. Al puerto llegaban dos líneas ferroviarias que lo conectaban con los principales centros productivos y comerciales de la Argentina (*Nueva Época*, 5 de mayo de 1923, 1).

La prensa porteña se hizo eco de la cuestión. *La Razón*, en su edición del 14 de abril, elogió el petitorio de los vecinos. Y un artículo aparecido en el prestigioso matutino *La Nación* apoyaba la tesis puntaltense.

La idea de ubicar el puerto nacional, aunque sea para la navegación de cabotaje, en White o en Galván, se reputa aquí como un verdadero desacierto, pues existiendo como existe el puerto natural de aguas hondas de Arroyo Pareja, cuya venta ha sido ofrecida al gobierno, se estima que es inadmisibile que éste pueda decidirse por la compra o construcción en un lugar que se considera inadecuado como lo es el que ocupan Ing. White y Galván situados en el fondo de la bahía, en terrenos de cangrejal anegadizos, y sobre todo, teniendo en cuenta que el acceso a esos muelles, por mar, se verifica mediante un canal de escasa profundidad abierto sobre un fondo de barro, canal que sólo puede ser navegado en marea alta y que representa un continuo desembolso de dinero para su mantenimiento en más o menos regulares condiciones (*La Nación*, 10 de marzo de 1923, 4).

Esta actitud, sin embargo, no fue compartida por los medios de Bahía Blanca. Los diarios de la época de la vecina ciudad apenas si mencionaron la polémica. La situación es expuesta con un dejo de amargura por el diario puntaltense.

[...] nos causa singular sorpresa la actitud de la prensa de Bahía Blanca, que viene guardando reserva absoluta en la consideración de este asunto, es decir, con respecto a las gestiones que desenvuelve este vecindario tendientes a que el gobierno se disponga a adquirir el puerto local.

Los estimados colegas de Bahía Blanca, apenas si han transcrito el texto de las comunicaciones elevadas por el pueblo puntaltense, pero sin expresar, hasta la fecha, las opiniones que deben tener, relacionadas con este asunto de esencial importancia para Bahía Blanca y su zona tributaria (*Nueva Época*, 27 de junio de 1923, 1).

En junio, vuelve a insistir Ballesteros con una carta a las autoridades, expresando de forma clara la pugna de intereses en juego.

Ese nuevo muelle proyectado en el interior de la bahía, y no donde la Nación tiene sus intereses, sino donde el FC Sud tiene los suyos, concentraría con nuevas ventajas y privilegios el monopolio de esa Empresa, en contra de la separación paralela aconsejada por la ciencia positiva y económica (*Nueva Época*, 15 de junio de 1923, 1).

Sin embargo, y pese a las protestas y a los argumentos en contra, el gobierno decidió hacer suyo el proyecto de Guido y construir el Muelle Comercial en los terrenos ubicados entre White y Galván.

Finalmente, una extensa nota publicada en *Nueva Época* en enero de 1924 expone los fundamentos al rechazo de la iniciativa gubernamental.

Por intermedio de la Dirección de Navegación y Puertos de la Nación, se han iniciado los preliminares para dar comienzo a los trabajos de construcción del puerto nacional de cabotage [sic], [...] en terrenos anegadizos y de cangrejal y por tanto, navegables solamente en marea alta. Sinceramente creemos que el P. Ejecutivo evidencia alguna precipitación de suyo inexplicable en este problema, que tiene su trascendencia.

El gobierno tiene en sus manos, desde Diciembre ppdo. una se-

gunda oferta de venta del Puerto Comercial de Arroyo Pareja para crear en él el Gran Puerto Nacional de ultramar y cabotage [sic]. La oferta ha sido formulada con condiciones liberales, ofreciendo la ventaja de tratarse de un puerto de ubicación única, de aguas hondas y de acceso directo al mar.

Tiene en su estudio esta propuesta el P.E. y antes de decidirse sobre su aceptación o rechazo, da comienzo a las obras del puerto de cabotage [sic] en el punto antes mencionado. Con esto se comete un error. [...] Lamentamos de veras que el P. Ejecutivo haya decidido la construcción del puerto de cabotage, cuando tiene en sus manos el medio el medio para resolver en forma ventajosa el proyecto de creación del Gran Puerto Nacional... (*Nueva Época*, 16 de enero de 1924, 1).

El periódico socialista *El Yunque*, de Punta Alta, menciona lo dicho en el Senado de la Nación, por Juan B. Justo, en momentos de un debate sobre política ferroviaria:

El Ferrocarril del Sur se ha tragado la línea de Huinca Renancó a Bahía Blanca; se ha tragado la línea de Bahía Blanca y Noroeste, junto con Puerto Galván; pero no le parece un buen bocado la línea de Rosario a Puerto Belgrano porque no es dueño del puerto de Arroyo Pareja y por eso lo boicotea (*El Yunque*, 14 de agosto de 1925, 1).

A pesar de las notas periodísticas y de los petitorios populares, el gobierno no dio marcha atrás con el proyecto. La primera sección del Muelle Nacional se inauguró en 1930, lo que canceló toda discusión.

Epílogo

El estado actual de los conocimientos no permite responder muchos interrogantes que-confiamos- se irán contestando en el futuro conforme se avance en el análisis de los documentos existentes o se accedan a otros que esperan aún en los archivos. No obstante, es factible aventurar en forma preliminar algunas líneas de trabajo que den cuenta en líneas del proceso que tuvo lugar en la década de 1920.

Por empezar, es interesante ahondar en la política financiera de

las empresas francesas en la zona y en su capacidad de sostener en el tiempo un proceso ambicioso como el del sudoeste bonaerense.

Luego, sería pertinente estudiar detenidamente la capacidad de lobby de cada uno de los actores involucrados y develar el juego de acciones políticas llevadas a cabo a nivel nacional, provincial y nacional. Pues, si no se puede ser monocausal, todo parece apuntar a una acción decidida del *Ferrocarril del Sud* para impedir el crecimiento de su rival empresarial.

Por último, más allá de la crónica periodística, resulta interesante detenerse en el impacto social que las decisiones empresariales tuvieron en una comunidad como la puntaltense de ese entonces y estudiar qué sectores estuvieron más interesados en sostener la propuesta francesa.

Bibliografía

- Compagnie du Chemin de Fer Rosario à P. Belgrano. (1922). *Rapports du Conseil d'Administration. Assemblées Générales 1908-1923*. Paris: Centrales des Chemins de Fer.
- Chalier, G.(2005). El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930). *Cuadernos del Sur*,(34), 299-317.
- Chalier, G. (2009). Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca. En Mateo,J. y Nieto,A. (comps.). *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (pp. 163-172). Mar del Plata: GESMar, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Guido, M. (1923). *Proyectos de ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca en Bahía Blanca*. Buenos Aires: Cámara de Diputados de la Nación.
- Ley de concesión N° 5574, 15 de septiembre de 1908 (Archivo Histórico Municipal: Documentos de Puerto de Arroyo Pareja, caja H-2. Copia).
- Rapoport, M.(2000). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Macchi.
- Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos: *Monografía y estadística de movimiento del Puerto de Bahía Blanca. 1920-1932* (mecanografiada).

Unión del Comercio, la Industria y el Agro de Punta Alta (1990) *Puerto Rosales. Punta Alta y su proyección portuaria*. Punta Alta: [s.n.].

Diarios, publicaciones periódicas

El Atlántico, Bahía Blanca

La Nación, Buenos Aires

Nueva Época, Punta Alta

La Razón, Buenos Aires

El Yunque, Punta Alta

Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engranaje productivo

Ulises Suárez Estavillo

Introducción

El presente artículo tiene dos objetivos fundamentales: analizar las acciones realizadas por el empresariado local que redundaron en el desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán y aplicar conceptos retomados de las teorías del desarrollo económico para establecer un parámetro de análisis más adecuado en cuanto a la valoración que se tiene de los empresarios dentro de la historia económica, con especial atención en la historia empresarial. El trabajo se divide en tres apartados. En el primero de ellos se analizan las condiciones de la economía mazatleca previo al despunte de la actividad camaronera en 1949. El segundo de los apartados analiza el despunte de la actividad camaronera a partir del análisis de las inversiones dentro de la actividad, centrándose de manera principal en la conformación de un tejido productivo local cohesionado. Y por último, el tercer apartado analiza a través de la teoría schumpeteriana la función empresarial dentro de este proceso de desarrollo.

De igual manera en este trabajo pondremos especial atención en el caso de Tomas de Rueda Jr, como eje motriz del empresariado mazatleco. Ya que es a través de sus acciones como podemos dar cuenta de la manera en que se desarrollo la cultura empresarial pesquera del puerto de Mazatlán.

Entre Yankees y Nipones: la pesquería de camarón en Mazatlán previo a 1949

Ubicado en la parte noroeste del Pacífico Mexicano, el puerto sina-

loense de Mazatlán desde su aparición, en la primera mitad del siglo XIX, dedico la mayor parte de sus esfuerzos económicos a la actividad comercial. A partir de su nombramiento como “primer puerto de altura” del Pacífico mexicano, este se convirtió en eje articulador y salida natural de la producción de algunos de los reales de mina más productivos de la sierra madre occidental como el Rosario, Cópala, Tayoltita.

La expectativa de altos beneficios que supone la intermediación de producción minera, se convirtió en la principal motivación de una serie de empresarios extranjeros que asentaron sus casas comerciales dentro del puerto mexicano. De esta manera, lo que para 1821 era un caserío de pescadores, en pocos años se transformo en uno de los puertos estratégicos no solo de la economía mexicana, sino a nivel continental.

Este despertar de vocación comercial y la falta de un mercado atractivo para los productos del mar, relegó a una apenas existente pero de gran potencial actividad pesquera al olvido. Pese a la riqueza de especies comerciales con que cuenta el Pacífico mexicano, el puerto de Mazatlán nunca contempló a la pesca como un medio para generar crecimiento económico, motivo por el cual esta se mantuvo como una actividad de autoconsumo la mayoría de las veces.

Un siglo después de ese lejano 1821, la actividad pesquera comenzó un desarrollo para esos momentos tardío. La expansión de la economía pesquera en la costa oeste de Estados Unidos así como en Japón, llevaron a los empresarios pesqueros de estas regiones a buscar nuevos espacios para la explotación de ciertas especies. La costa del pacífico mexicano se convirtió en su objetivo principal y pronto consiguieron las concesiones necesarias para la explotación del camarón en territorio mexicano.

Mientras el grupo empresarial mazatleco consolidado en la actividad comercial intentaba diversificar sus inversiones dentro de la industria -cerillos, cerveza, velas, tabaco- (Carrillo, 1998) eran los empresarios extranjeros los encargados de desarrollar la pesca, en particular la de camarón. Sin tener el dato exacto Arturo Román Alarcón (2008) asegura que es en 1821 cuando la primera empresa norteamericana incursiona en la pesca de camarón dentro del Golfo de California. Aun y cuando esta incursión fue incosteable económicamente, es notable ya que se implemento por primera vez la pesca por

“trawl” (chinchorro arrastrado por una embarcación de motor).

Sin embargo, la pesca de camarón por parte de los extranjeros se convirtió en una disputa constante. Intensa fue esta lucha entre pescadores Japonés y Americanos, quienes ante la falta de inversionistas de la región, aprovechaban la hasta entonces no explotada riqueza del Golfo de California. En un primer momento, a través de la Cia. Pescadora Pan Americana S.A. constituida en Guaymas Sonora en el año de 1931; los inversionistas americanos pudieron explotar el Ostión en el estero de los Algodones y las Cruces, a través de una concesión otorgada por el presidente Abelardo L. Rodríguez, a favor del señor E. L. Terrazas. Esta misma compañía en 1934 tuvo un contrato para la captura del camarón con un par de cooperativas sonorenses. En este pacto entre la empresa norteamericana y las cooperativas de Guaymas, consistió en que la compañía proveería las embarcaciones, redes y dinero; a cambio, los pescadores venderían a un precio estipulado previamente toda la producción capturada (Roman, 2008).

Hacia el año de 1936, las compañías pesqueras Japonesas incurSIONaban no solamente en la región de Sonora, sino al igual que la Cia. Pan Americana a partir de 1938, lo hacen en Sinaloa. Con el pretexto de realizar investigaciones acerca de la riqueza del noroeste del Pacífico mexicano, los Japoneses comenzaron a participar de manera activa dentro de pesca de camarón. Con una clara ventaja tecnológica sobre la compañía americana, las compañías Japonesas presentaban además, un plan integral a través del cual se daría capacitación y empleo a los pescadores mexicanos con el fin de que pudieran desarrollar una industria propia.

Como una promesa cumplida a medias, ya que no todos fueron contratados y capacitados, muchos pescadores pertenecientes al movimiento cooperativista firmaron contrato con compañías niponas. Puertos como Guaymas y Topolobampo aventajaban de manera significativa a Mazatlán¹ en cuanto al desarrollo de la industria, sin embargo, la cooperativa Mazatlán comenzó actividades en la industria

¹ En el año de 1936 un grupo de 36 personas entre los que se encontraban, pescadores libres en un unión con un grupo de antiguos miembros de la Confederación Regional de Obreros Mexicanos, comienzan con la pesca de tiburón y langosta bajo la razón social de, Pescadores de Mazatlán; un par de años después se le otorgaría su primer registro como cooperativa.

del camarón a través de un contrato celebrado con la Cia. Suisan Kaisha Maru² en la temporada 1937-1938; a través del cual la compañía le proporcionaba a la cooperativa tres naves a cambio de la compra de todo el producto. Esta misma cooperativa lograría la compra de su primera nave en el año de 1941 (El Sol del Pacifico, 1962).

De esta manera, se iniciaban las actividades de pesca de camarón en Mazatlán, en conjunto con la pesca de otras especies como langosta, tiburón y ostión. Sin embargo, el mercado internacional que el camarón había conseguido y el avance tecnológico que los japoneses habían impulsado en los años treinta, habían terminado por definir el camino económico que Mazatlán seguiría. La década de 1940 se debe entender como un periodo de transición, en el cual la industria camarонера daba sus primeros pasos. Se concentraba en torno a esta, una serie de empresas que permitían un desarrollo más integral y la posibilidad de competir con los grandes centros pesqueros. La aparición de astilleros, congeladoras, ferreterías y una flota más desarrollada fueron las características de la industria durante la década de 1940.

La segunda guerra mundial trajo consigo dos fenómenos que estimularon el crecimiento de la actividad pesquera: en primer lugar ocurrió un retiro de las inversiones extranjeras en los diversos puertos del noroeste mexicano, motivo por el cual apareció una mano de obra en proceso de calificación que carecía de un mercado de trabajo y era apta de ser captada por inversionistas locales.

En segundo lugar a mediados de la década de 1930 la pesca del tiburón comenzó a ser de importancia esto debido al aumento en la demanda de Vitamina "A" utilizada como complemento alimenticio y para el saneamiento de heridas; esta vitamina se encontraba en el aceite de hígado de estos escualos. Así pues, durante la década de los treinta, la fuerte demanda de esta sustancia por los Estados Unidos, hizo posible el surgimiento de la pesca de tiburonería en el Noroeste

² La compañía Nipona, Suisan Kaisha Maru, estaba compuesta por una flotilla de barcos pesqueros de alta tecnología. Los barcos, Minatu Maru, Koki Maru y Meizi Maru; eran naves que presentaban las siguientes características: Motores Kobe, combustible diesel, casco de hierro y capacidad de 150 toneladas. Esta compañía, que debido a las rupturas diplomáticas ocurridas por la segunda guerra mundial interrumpió sus actividades 1940, era representada en el puerto de Mazatlán por los Hermanos Saito.

de México, de la cual el puerto de Mazatlán tuvo una participación relevante (Calvo, 1962).

Es indudable que los empresarios japoneses sembraron la semilla de la industria con su participación en las aguas del pacífico mexicano, sin embargo, también es un hecho innegable que el desarrollo de las cooperativas de pescadores desempeñaron un papel fundamental al momento de perpetuar este primer empuje de las empresas japonesas. El sistema cooperativista en México había encontrado en la política de Lázaro Cárdenas a su principal promotor, las cooperativas pesqueras que contaban con la exclusividad de la pesca de ciertas especies aparecen en el puerto de Mazatlán a mitad de la década de 1930.

En el caso de la cooperativa, Mazatlán; encontramos que en el año de 1941 adquirió tres embarcaciones: el primero fue una compra que hizo a, pesquera Topolobampo, pesquera con la que se tendría una relación estrecha durante toda la década de 1940, presidida por Héctor Ferreira; dicha embarcación de nombre, Pescador I, sería pagada con trabajo y producción, sin embargo, el barco se perdería en el mismo año. La segunda embarcación, San José, se convertiría en el primer barco propio de la cooperativa, construido en San Pedro (California), esta nave fue comprada gracias a un préstamo realizado por la antes mencionada pesquera, la embarcación quedó varada en ese mismo año (El Sol del Pacífico, 1962).

Por último, se hizo la compra del buque, Guaymas I, esta embarcación fue construida en un astillero del puerto sonorenses con un crédito similar a los dos anteriores, préstamo de dinero a cambio de producción y trabajo. Sin embargo, un par de años más tarde bajo la gerencia de José G. Gutiérrez, la pesquera Topolobampo exigió la nave como forma de pago del crédito que los pescadores de Mazatlán habían adquirido durante la gestión de Héctor Ferreira (El Sol del Pacífico, 1962).

Los esfuerzos de los cooperativistas no fueron ajenos a los empresarios locales, si bien es verdad, que estos se encontraban enfocados en la pesca del tiburón, era la pesca del camarón la actividad que pintaba un futuro más prometedor. Diversas eran las actividades relacionadas a la pesca que a partir de la década de 1940 se comenzaron a desarrollar dentro del puerto. La constitución de empresas accesorias a la pesca del camarón era prueba visible del desarrollo de la

actividad. Previo a 1944, la constitución de este tipo de empresas fue casi nula, salvo la aparición de un taller naval propiedad de la familia Rice y una empresa naval de la familia Rueda, no se presentaron inversiones importantes. Sin embargo, en el año de 1944 se constituyen una congeladora y un pequeño astillero que se convertirían en punta de lanza de la actividad pesquera.

Desarrollo por generación espontánea: la pesquería de camarón en Mazatlán 1949-1958

Al igual que cualquier proceso de crecimiento de una industria, el que sufrió la pesquería de camarón en Mazatlán a partir de 1949, estuvo motivado por factores de corte interno y externo. Una de las causas principales que propició este crecimiento fue la mayor demanda del crustáceo en el mercado norteamericano. Estadísticas proporcionadas por el mismo gobierno estadounidense plantean que el consumo de camarón mexicano en ese país aumentó un 1200% en un periodo de 21 años (El Sol del Pacifico, 1951).

Este notable y paulatino aumentó en la demanda de camarón nacional no tardó en calar profundo dentro de las ambiciones de los industriales pesqueros mazatlecos que hasta 1950 se habían enfocado a la pesca de tiburón, la cual había ido en picada debido a los mismos movimientos del mercado estadounidense. Con apenas 5 embarcaciones en el año de 1949, el floreciente grupo de empresarios del camarón, unidos a las también florecientes cooperativas pesqueras, lograron una producción superior a las 230 toneladas de crustáceo de los cuales el 95% fue destinado para exportación al vecino país del norte. De esta manera, tenemos que para el año de 1949, la producción camaronera de Mazatlán destinada a la exportación era de apenas 0.60% del total de las exportaciones del país, mientras que puertos como Guaymas, Topolobampo, Salina Cruz, Ciudad del Carmen, Tampico, se posicionaban como los puertos camaroneros más importantes de México (Blancarte, 1968).

Sin embargo, la producción camaronera aumentó de manera importante con la aparición de nuevas inversiones, que a partir de 1950 llegaron de forma masiva modificando de manera sustancial el tejido productivo local. Estas inversiones alcanzaron para el periodo de 1950 a 1958, un aproximado de 41 millones de pesos. Dichas inver-

siones fueron aprovechadas no solamente en la adquisición de barcos modernos a través de los cuales se dio un aumento de la producción, sino que, además, se logró impulsar todo una serie de empresas que también contribuyeron al incremento de la productividad.

Entre enero de 1950 y diciembre de 1951, se constituyeron un total de 68 empresas relacionadas con la actividad pesquera, las cuales se dividían de la siguiente manera: 7 congeladoras, 2 ferreteras especializadas, 1 remolcadora, 1 astillero, 57 de extracción; en este sentido cabe destacar que según el acta constitutiva de la sociedad de extracción las facultaba para actividades de industrialización (congeladora), comercialización, construcción (astillero)³ sin embargo, la mayoría de estas tenían muy bien definidas sus actividades dadas las fuertes inversiones que requería la puesta en marcha de una embarcación.⁴

Empresas Pesqueras y Turísticas en Mazatlán 1950 – 1958

Año	Empresa Pesca	Empresa Turística	Otra Empresa
1950	53	1	12
1951	15	2	3
1952	6	7	3
1953	8	3	5
1954	7	8	10
1955	9	10	14
1956	11	15	9
1957	8	10	7
1958	7	8	4
Total	142	73	75

FUENTE: Archivo del Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa. 1950 – 1958

³ RPPMAZ 1949-1958.

⁴ El costo de una embarcación en 1951, era de aproximadamente \$100,000.00 pesos, sin contar el equipo y provisiones necesarias para la realización de los viajes de pesca. Existían para este periodo empresas pesqueras que llegaban a inversiones de \$2,000,000.00 pesos sin embargo la mediana de las inversiones se encontraba en \$150,000.00 pesos

Como podemos observar, este crecimiento en las inversiones pesqueras, si bien fue extraordinario en el año de 1950, se mantuvo constante a través de toda la década de 1950, siendo 1954 y 1958 los años con un menor número de inversión. Sin embargo, esto no debe tomarse como una depresión de la actividad, sino como un proceso de organización. La pesca del camarón era próspera, si bien existían problemas en torno a su organización, estos eran normales en una industria que se antojaba de reciente creación. Existen síntomas muy claros de que su crecimiento durante el primer año de la década de 1950 se sustentó en diversos factores, como desarrollo institucional y políticas públicas tanto locales como federales. Sin embargo, la participación de capitales privados fue el principal motor de este cambio.

Atendiendo a los datos del Registro Público de la Propiedad se evidencia un flujo constante de nuevos capitales. Con un total de 142 empresas constituidas, en un periodo que va de 1950 - 1958, la industria de la pesca de camarón alcanzó una inversión de poco más de 42 millones de pesos.⁵ A esto debemos sumar que su diversificación fue considerable, logrando aglomerar en torno a sí un número importante de empresas conexas que podríamos llamar refaccionarias.

Para los años del boom camaronero, existieron empresas que desarrollaban actividades como avituallamiento, industrialización, comercialización; este número de empresas aumentó de manera significativa en los años siguientes. Para el mismo periodo de nueve años alcanzaron las siguientes cifras: 12 congeladoras, 1 industrializadora, 1 remolcadora, 9 ferreteras especializadas, 2 astilleros, 98 de extracción.⁶

Al ser una industria de corte primario, fueron las empresas de extracción las que captaron un máximo nivel de inversión. Como se mencionó anteriormente, fueron más de 100 las empresas que en sus actas constitutivas se registraron como empresas dedicadas a la extracción de productos marinos, si bien, es cierto que no puede afirmarse con seguridad cuántas de estas se dedicaron exclusivamente

⁵ Para el caso de estas empresas se tomaron en cuenta solamente empresas que tuvieran un capital mayor a 50 mil pesos, o que estuvieran relacionadas con los principales actores empresariales del periodo, por lo que se advierte que son datos parciales.

⁶ RPPMAZ 1949-1958.

a la pesca del camarón, fuentes hemerográficas de 1957 revelan que poco más del 90% de las embarcaciones pesqueras estaban dedicadas a la pesca del crustáceo. De esta forma, la inversión de capitales dentro las actividades de extracción durante el periodo de 1950 a 1958 ascendieron a poco más de 25 millones de pesos, equivalentes al 65% de la inversión total de la actividad pesquera durante el periodo.

Los diversos enfoques del estudio de sistemas productivos locales y tejidos productivos, así como los de distritos industriales, plantean que no existe en este tipo de desarrollo de una región una empresa mayor sobre la cual orbiten el resto, sino por el contrario, sostienen que un grupo determinado de pequeñas y medianas empresas trabajan de manera conjunta con el objetivo de disminuir los costes de producción.

Para el caso de Mazatlán, como se verá más adelante, existieron grupos de empresarios que aglomeraban el grueso de la producción a través de la diversificación de capitales en actividades relacionadas con la pesca del camarón, sin embargo, las empresas de extracción constituidas dentro de este periodo presentan niveles similares de inversión, entendiéndose con esto, entre otras cosas, que existían igualdad de condiciones para grandes y pequeños capitalistas. Así pues, tenemos que si bien existieron empresas como, Camaronera del Pacífico S.A., que en 1954 fue constituida por miembros de la familia Coppel con un capital de 2 millones de pesos, el promedio de las empresas constituidas oscilaba entre los 100 y 300 mil pesos.

Este crecimiento desmedido de la estructura material en la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán vino acompañada de la aparición de una estructura institucional que sustentó de manera adecuada este crecimiento. En un primer momento encontramos a las cooperativas que como ha quedado de manifiesto, fueron en conjunto con las empresas japonesas las iniciadoras de la actividad pesquera en el puerto de Mazatlán.

Pese a ser sociedades de producción desprovistas de los factores básicos de la misma como embarcaciones o congeladoras, las sociedades cooperativas pesqueras contaban con exclusividad de pesca de las especies marinas de mayor valor comercial, motivo por el cual los empresarios para acceder al recurso tenían que firmar contratos de participación a través de los cuales las cooperativas empleaban a sus

socios y generaban una acumulación de capital para futuras adquisiciones de embarcaciones.

De esta forma el aumento en el esfuerzo productivo empresarial, trajo consigo un crecimiento exponencial en el número de cooperativas y socios cooperativistas, pasando de ser 2 con poco más de 200 socios en 1950, a ser 5 con más de 1000 socios en 1956. De esta forma, las inversiones privadas en la pesca dentro del puerto de Mazatlán encontraron un eco dentro de las organizaciones encargadas de proveer la mano de obra necesaria. Si bien, la relación entre ambos actores, mediada por los contratos de participación, fue accidentada la mayoría del tiempo, durante los primeros 10 años de desarrollo de la actividad se mantuvo estable y con el objetivo claro de conformar una industria sólida y equilibrada.

Cooperativas de pescadores en Mazatlán en 1956.

Cooperativa	Socios Cooperativistas
Cooperativa pescadores de Mazatlán	245
Gral. Ignacio Allende	101
Pescadores de Mariscos	109
Crestón de Mazatlán	349
Cooperativa Sinaloa	250

Fuente: El Sol del Pacífico, 21 de Noviembre de 1955.

Buscando al empresario schumpeteriano: empresarios pesqueros en Mazatlán

La existencia inicial de una red empresarial capaz de sustentar el desarrollo de la industria fue una de las principales fortalezas de la actividad camaronera. El papel que algunos de los capitalistas jugaron dentro de la actividad, rebasaba sus funciones de proveedores de capital y los convertía en directores e inclusive defensores de una industria en crecimiento.

El papel innovador del empresario camaronero en Mazatlán no se presentaba en la medida en que desarrollaba nueva tecnología o planteaba modelos organizacionales eficientes; el papel innovador de este radicaba en la manera en que afrontaba los diferentes problemas externos a la actividad, funcionando la mayoría del tiempo como un

bloque compacto que permitía obtener beneficios no solo para ellos como armadores, sino que por lo general hacía extensivo este beneficio a las clases obreras: pescadores y trabajadores de congeladoras. Diversos son los ejemplos de cómo en que el empresario camaronero mazatleco introdujo beneficios a la actividad, haciendo eficiente toda la actividad.

Si bien, la teoría Schumpeteriana da al empresario la tarea fundamental de introducir nuevas combinaciones en la que destruyan el equilibrio antiguo y tiendan hacia uno nuevo (Schumpeter, 1978). Esta labor de destrucción creadora, según el economista austríaco, es la definitoria de la función empresarial. El concepto de empresario, en este contexto teórico schumpeteriano, es sinónimo de innovador o de introductor de nuevas combinaciones, y excluye otras funciones como las de dirección del negocio o la asunción del riesgo.

Sin embargo, con el paso del tiempo la teoría de Schumpeter ha sido modificada permitiendo que sus parámetros de análisis se expandan a la función emprendedora sobre conocimientos organizacionales innovadores por parte de los empresarios, permitiendo de esta manera rastrear no solo esta destrucción creadora, sino la modificación en los patrones administrativos de las economías (Vazquez, 2004).

De esta manera, aun y cuando los empresarios pesqueros mazatlecos modifican de manera notable la función de la producción en cuanto a que existe una diversificación del modelo minero-comercial a un modelo pesquero presentan sus principales innovaciones en el contexto de lo administrativo-organizacional. A continuación de se enuncian algunas de las acciones más representativas que durante el periodo de 1949 a 1958 desarrollaron los empresarios mazatlecos.

El aumento en la productividad del camarón dentro de las costas mexicanas, especialmente en las costas del Pacífico, provocó que la presencia del crustáceo en el país del norte aumentara de manera importante en un periodo de poco más de 10 años. Así, mientras que en el año de 1939 las exportaciones de camarón hacia el vecino país eran de aproximadamente 3,018 toneladas.; en el año de 1950 alcanzaron un total 36, 524 toneladas (un aumento de poco más de 1200%) Ante esta situación, pescadores de los estados americanos de Mississippi, Texas, Louisiana, Alabama, Florida, pidieron al congreso, proteger su industria local a través de la aplicación de un impuesto de impor-

tación del 15% sobre el crustáceo. Para el año de 1951, la industria camaronera de Mazatlán se presentaba como una de las más grandes en todo el país, y sus armadores se encontraban a la vanguardia en cuestiones de organización. (El Sol del Pacifico, 1951)

Comandados por Pedro L. Pinzón (funcionario federal de la Cámara Pesquera Nacional) se creó el 15 de febrero de 1951 la Cámara Pesquera en Mazatlán, quedando como directivos principales: Carlos Novoa, Martín Gavica, Tomás de Rueda Jr., José Collard. Ante la ineficiencia de las autoridades federales por solucionar de manera satisfactoria la problemática del aumento de impuestos por parte del gobierno norteamericano; representantes de esta cámara iniciaron una serie de negociaciones que terminaron por echar atrás la imposición de nuevos impuestos; lograron contactar con mercados europeos buscando una diversificación del mercado del camarón, que permitiera no depender tanto del mercado estadounidense.

Sin embargo, el mayor beneficio que se logró a través de esta primera intervención empresarial, fue que quedó integrado el Comité de Control de Calidad e Investigaciones Científicas (este comité estaba formado por investigadores pesqueros de las universidades de Texas, Louisiana y el Instituto pesquero de Guaymas.); fundaron la Asociación Camaronera Interamericana y lograron así promocionar el producto mexicano en un mercado mayor dentro del territorio norteamericano, dicha promoción estaba a cargo de J. Walter y Thompson & Co.); por último, quedó instituida en la ciudad de Chicago la Comodity Exchange (organismo encargado de velar en las instituciones de valores por un precio competitivo del camarón mexicano y estadounidense).

Sobre este trabajo de los armadores a favor o en contra de la aprobación, de determinadas políticas que afectaran a la industria existen, muchos casos, sobre todos los relacionados con la comercialización del producto hacia los Estados Unidos. En 1952, con el fin de agilizar y reducir el costo del proceso de exportación, los armadores de Mazatlán, adquirieron bonos del tren Pacífico por una cantidad de \$350, 000. 00 pesos, este hecho se convertiría en pieza clave de este periodo para la comercialización del producto (El Sol del Pacifico, 1951).

En el año de 1953, dueños de congeladores y armadores fundan una compañía a través de la cual promocionar y acomodar a mejor precio el camarón de Mazatlán y de Guaymas en Estados Unidos.

Jack Wittis, oriundo de San Francisco, fue designado como gerente de esa empresa, con el objetivo de comercializar el producto no solamente en el estado de California, sino en otros estados de la Unión Americana. A través de esta compañía las congeladoras recibieron mayores ingresos por la venta del camarón. Con este tipo de mecanismos los armadores aseguraban poder sostener el aumento en los contratos que año con año celebraban con las cooperativas, asegurando así la relación cordial que hasta el momento habían tenido.

Otro de las tareas fundamentales que los armadores desarrollaron fue la búsqueda de condiciones favorables para la pesca y maquila de camarón en diversas partes del Pacífico mexicano, así como mecanismos a través de los cuales hacer más eficiente la comercialización del producto. Como ya se mencionó, una de las estrategias que los armadores desarrollaron para sortear la falta de productividad en las vedas fue la de distribuir sus embarcaciones más grandes a través de todo el litoral del Pacífico mexicano. Sin embargo, estas movilizaciones requerían de un trabajo arduo por parte de los armadores. La búsqueda de condiciones necesarias para la pesca fuera de Sinaloa, requería un fuerte trabajo de negociación con las cooperativas y autoridades de otros puertos, de esta manera, encontramos una constante de viajes de armadores mazatlecos con el fin de abrirse las puertas para la pesca de camarón.

En enero de 1952, los señores Mariano Farriols y Jorge Oliveri realizaron un viaje a las costas de Salina Cruz, Oaxaca, con el fin de evaluar la factibilidad de explotar el camarón en aquellas costas. Si bien maquilar el camarón en el puerto oaxaqueño traería más gastos que ganancias, estos dos empresarios a través de convenios con autoridades locales abrieron una puerta, que hasta la fecha no se ha cerrado, para que las naves sinaloenses pescaran en aquel puerto. La misma situación sucedió en el año de 1958, cuando los señores Rafael Domínguez y Martín Gavica se encontraban en Ensenada negociando con las congeladoras de aquel puerto para maquilar el producto (El Sol del Pacífico, 1958).

Tomás de Rueda Jr.: constructor y diseñador de una industria

El caso de todos estos empresarios es destacable, pero sin lugar a dudas Tomás de Rueda Jr. merece un análisis por separado. Como

ya se ha dicho, este armador no se limitó solamente a la inversión de capitales dentro de la empresa, sino que además fue parte activa de las instituciones que permitieron a la pesca del camarón convertirse en el eje principal de la dinámica económica del puerto de Mazatlán. A principios de la década de 1950, Tomás de Rueda, era designado como secretario de la unidad local de la Cámara de Pesca, encargada, entre otras cosas, de negociar los impuestos de exportación y la fijación de precios estables por el producto por parte de la Secretaría de Hacienda en la ciudad de México. Para 1958, este empresario contaba con algunas de las empresas más pujantes dentro de la actividad y fungía como presidente de las mismas: Astilleros Unidos Mexicanos, Astilleros Tomás de Rueda Jr., Astilleros y Construcciones Navales de Guaymas, Pesquera la Providencia, Pesquera Olas Altas.

Tomás de Rueda Jr. se presentaba como un empresario innovador dentro del entorno pesquero. Con una visión de negocios que le permitía abarcar no solamente los aspectos esenciales de la industria, logró construir una serie de empresas complementarias entre sí que le permitió sustentar el desarrollo con sus propios esfuerzos. Dos son los puntos importantes a través de los cuales podríamos definir a este armador. Por un lado está su visión estratégica para la inversión de los capitales dentro de la pesca del camarón. Como observamos en el cuadro siete, Tomás de Rueda Jr. aportaba para el periodo de 1950 a 1959 una inversión aproximada de 2, 296,800. 00 pesos, equivalentes a 4.42% del total de la inversión para la industria dentro de ese periodo.⁷

Sin embargo, su visión estratégica se centro en la diversificación de sus inversiones en actividades referentes a la pesca. Tomando como punto de partida el año de 1950,149 se tiene que la primera inversión realizada por el armador fue una empresa destinada a los salvamentos y remolques de otras naves; posteriormente sus inversiones serían en cinco empresas de extracción; una empresa de venta de maquinarias y accesorios especializados a la pesca; una reinversión en el astillero que para el año de 1951 era uno de los principales astilleros no solo del puerto de Mazatlán, sino del Pacífico mexicano.

Algo destacado, es que Tomás de Rueda Jr. durante el periodo no

⁷ RPPMAZ, 1950-1959

participo nunca como socio de alguna empresa dedicada a la comercialización o congelamiento del producto, sin embargo, esta no era una situación que le generara un problema mayor, ya que debido a sus tratos comerciales con otros importantes armadores del puerto tenía acceso a comercializadoras y congeladoras; como era el caso de las empresas, Congelado S.A. y Maricos Tropicales S.A. propiedad de Tomás Balderrama y Juan Gavica, respectivamente.

Como se puede apreciar, Tomás de Rueda Jr. contaba con inversiones en empresas que le permitían controlar todas las necesidades de la pesca del camarón. Estas necesidades iban desde la construcción de las embarcaciones hasta sus mismas refacciones mecánicas. De igual forma, este empresario no solamente tenía inversiones relacionadas con la pesca de camarón, sino que había diversificado sus capitales participando de la pesca deportiva y de actividades comerciales.⁸ Encontramos en la figura de Tomás de Rueda Jr. Un empresario que logró sustentar de manera integral la actividad de la pesca del camarón.

El segundo punto característico de este empresario, que lo convierte en un empresario ejemplar de los que dieron sustento a la actividad camaronera a principios de la década de 1950, es que tuvo relaciones económicas, políticas y sociales con diversos actores de la sociedad. Como lo muestra la tabla tres, Tomás de Rueda Jr. se encontraba comercialmente relacionada con los empresarios más pujantes de la industria camaronera. Tomás Balderrama, Ernesto Coppel, Juan Gavica, eran tres de los empresarios pesqueros más importantes del puerto; y en total, los cuatro armadores manejaban una inversión de \$5, 530,900 de pesos que equivalían a un 10.66% de la inversión total en la pesca durante el periodo. A esto debemos sumar sus relaciones con la familia Kelly, cuyos miembros finales de la década de 1950 se habían convertido en algunos de los más importantes empresarios turísticos del puerto.

Sin embargo, la capacidad que Tomás Rueda Jr. tenía para relacionarse de manera positiva hacia sus empresas no se limitaba so-

⁸ Las inversiones que Tomás de Rueda Jr. realizó fuera de la industria de la pesca del camarón, no representaban una cantidad significativa de capital, este ascendía a \$66,000.00 pesos, distribuidos en tres empresas: 2 dedicadas a la pesca deportiva y una más dedicada al comercio en general.

lamente a empresarios afines sino que logro desarrollar relaciones con políticos y actores de la industria que no estaban directamente relacionados. Un ejemplo de esto son las ceremonias religiosas que se hacían previo inicio a las actividades pesqueras. En el año de 1951 durante la ceremonia de apertura de temporada, de la cual fue uno de los organizadores, Tomás de Rueda Jr. contaba en su barco El Mocho (barco insignia y el más grande la flota) con las más altas personalidades públicas del estado y el municipio: Enrique Pérez Arce, gobernador del Estado; Clemente Vizcarra, Secretario General de Gobierno del Estado; Juan B. Ruiz, Director de Turismo del Estado; Amado S. Guzmán, presidente municipal; así como Lino Aguirre, obispo del Estado de Sinaloa.

Tomás de Rueda Jr. se convirtió en un punto clave de las negociaciones entre los armadores y los cooperativistas. Durante el periodo, el total de la flota de las cooperativas había sido construido en los astilleros de Rueda. Al ser estos barcos pagados a través de créditos del BANFOCO, el constructor naval logró hacer más extensa su red de relaciones. No era de sorprender ver en las instalaciones del astillero a grandes autoridades de pesca. En abril de 1956, el astillero “Rueda” botó 10 barcos que pertenecerían a diferentes cooperativas del noroeste de la república.

Los medios tuvieron oportunidad de fotografiar juntos a Tomás de Rueda con importantes personalidades pesqueras como: Lic. José Luis Teja, Director de Fomento Cooperativo; Melchor Ortega, Gerente general de Banco de Fomento Cooperativo; Raúl de Haro, Jefe de departamento de Fideicomiso del mismo banco; Ángel Orozco, representante de la Secretaría de Hacienda; Felipe Domínguez, presidente de la Confederación de Cooperativas. Inclusive, el empresario mazatleco llegó a recibir en este periodo a dos diferentes presidentes de la república Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos, en 1953 y 1958, respectivamente.

Aun y cuando el caso de Tomás de Rueda Jr. sea el más relevante en cuanto a actividad empresarial existieron por lo menos una decena de empresarios comprometidos con un desarrollo integral de la industria. Juan Gavica, Mariano Farriols, Pedro L. Pinzón, Octavio Rivera Soto, Tomás Balderrama, fueron sin duda alguna los más importantes.

Bibliografía.

- Blancarte, S. (1968). *Los recursos pesqueros en el desarrollo nacional. El caso del camarón en México*. México: UNAM.
- Calvo Mendoza, M. (1962). *Contribución al estudio fisicoquímico de los aceites de hígados de pescado*. México: Secretaría de Industria y Comercio.
- Carrillo Rojas, A. (1998). *Los caballos de vapor. El imperio de las máquinas durante el cañedismo*. Culiacán: COBAES.
- Román Alarcón, A. (2008). El surgimiento de la pesca comercial en Mazatlán. Empresas y empresarios 1940-1960. *Revista Sociales* [México: Universidad Autónoma de Tamaulipas].
- Schumpeter, J. (1978). *Teoría del desenvolvimiento económico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Vázquez Barquero, A. (2004). *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. España: Antoni Bosch Editor.

Archivos

- Registro público de la propiedad Mazatlán, Sinaloa 1920-1960
- Archivo Histórico Mazatlán
- Periódico “El Sol del Pacifico” 1951-1959

Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)

Isabel Paredes

A lo largo del siglo XVIII la llamada *carrera del Paraguay*, que unía por vía fluvial el intercambio mercantil entre Asunción y Buenos Aires, adquirió cada vez más importancia. En este trabajo se pretende hacer una descripción de esta *carrera*, poniendo énfasis en las características de *puertos y embarcaderos*, que no sólo sirvieron para carga y descarga de productos, sino que implicaban una intensa actividad social y laboral en sus cercanías. Para ello se debió tomar distancia de la definición de diccionario de estos términos, para comprender sus características en la época tardocolonial y evitar las distorsiones que a veces producen las imágenes y presupuestos que existen acerca del objeto de estudio.

Como fuentes de información se utilizaron escritos de época, como los de Félix de Azara (2012) y Juan Francisco Aguirre (2003), la documentación hallada en el Archivo Nacional de Asunción y, como forma de comparar dimensiones, la observación directa de lo que hoy subsiste de algunos de esos puertos, como el de Pilar de Ñeembucú, en la costa del Paraguay, y el de Cabayú- Cuatiá (hoy La Paz), en la costa del Paraná. Se podrán, a través de ellas, comprender las características de la infraestructura, tipo de embarcaciones utilizadas y mercaderías transportadas.

Los puertos principales y oficiales de la carrera fueron Asunción, Corrientes, Santa Fe y Las Conchas. En un segundo orden se encontraban los puertos que funcionaban especialmente para el envío de bienes, como el de Ñeembucú y Villeta. Por último, estaban los embarcaderos, necesarios para el descanso de las jornadas y que tam-

bién servían para intercambios no autorizados, como Goya, Esquina y Cabayú- Cuatiá. Es en este amplio espacio en el que se desarrolla el trajín de los hombres de río y de la esfera mercantil que aquí se presenta. Salvo los puertos de Santa Fe y de Las Conchas, los demás se encuentran en la ribera oriental de los ríos Paraguay y Paraná, ello se debe a que la margen occidental estaba habitada por pueblos aborígenes, generalmente belicosos, que no permitían el establecimiento de poblaciones hispanas.

Si se sigue el sentido norte sur, el primer puerto a analizar, entonces, es el de Asunción, a orillas del río Paraguay. Para comienzos del 1800 se calcula que esta ciudad tenía una población aproximada de 10.000 habitantes, la mayoría de ella vinculada a las actividades portuarias, ya que si bien la actividad regional era mayoritariamente la relacionada con yerba y tabaco, estos productos dependían, para su comercialización, de los barcos y el traslado hacia las *provincias de abajo*. El crecimiento de los intercambios mercantiles en el último tercio del siglo XVIII se tradujo en la construcción de nuevos muelles, el aumento de depósitos, de talleres de calafateado y reparación de embarcaciones y la construcción de barcos. Todo esto provocó un trajín y movilidad extraordinaria en toda la gama de trabajos relacionados con el puerto. Debe tenerse en cuenta que las cargas de yerba en los transportes de gran porte, por ejemplo, se registraban a los largo de uno o dos meses antes de emprender el viaje, tiempo durante el cual los comerciantes se movilizaban por la ciudad y los marineros circulaban por los *barrios bajos* del puerto. A ello se sumaba la llegada de carretas con los cargamentos de madera, abundante en la provincia, aunque muchas veces este insumo llegaba por agua en forma de balsa o de jangada, que se desarmaba en la orilla y se almacenaba hasta el momento de ser utilizado. Según Cooney (1990:27/28), toda esta actividad había dado paso a una verdadera “sociedad flotante”.

El tipo de transporte utilizado era variado y, a veces, pintoresco, incluía desde simples botes, canoas, piraguas, hasta balsas, jangadas, itapás, garandumbas, sumacas y bergantines. Los de más pequeño porte se utilizaban en trayectos cortos, hasta embarcaderos cercanos o el puerto de Corrientes. Más hacia el sur se usaban los de mayor capacidad. Las balsas, que llegaban hasta Las Conchas, podían ser de entre dos y cinco canoas, cuando llegaban a destino se

desarmaban. En ocasiones los peones volvían en las canoas, a pesar de lo difícil que resultaba remar contracorriente, llevando marineros (Cooney, 1990:143 y Garavaglia, 2008:428); cuando los remeros eran indios payaguaes podían hacer el trayecto en dos semanas.

Antes de iniciar el viaje es necesario hacer referencia a la cantidad de tripulantes y embarcaciones que salían en cada travesía, pues se debe tener en cuenta que, aparte de la cantidad de mercancía, el río llevaba un número considerable de personas. Se calcula que las canoas llevaban alrededor de 12 marineros, más el número de remeros que podía elevarse a 10 (Quiroga, 1836:15); si se trataba de transporte con cubierta, bastaba una docena de hombres, pero si eran sin cubierta el número empleado ascendía a unos cuarenta (Ortega, 1949:136). A su vez, los transportistas más importantes, que usaban embarcaciones de gran porte, salían con varias a la vez, era frecuente que llevaran una piragua junto con una garandumba o un barco con su bote de alijo correspondiente más una canoa grande o una piragua, lo que aumenta significativamente la cantidad de personas que se movían por el río de manera simultánea; puede inferirse, entonces, el impacto que la llegada de estas *flotas* provocaban en los embarcaderos y amarraderos del camino.

Una vez completada la carga de la embarcación en Asunción, se iniciaba la travesía hacia el sur, que podía incluir una parada en Villeta, ubicada a 37 km. de la capital provincial, que hoy es una terminal portuaria, por donde sale la mayor parte de las exportaciones del Paraguay, pero que en el siglo XVIII era una pequeña villa fundada en 1714, que servía de embarcadero para la salida de productos locales, especialmente yerba y madera por su proximidad a los extensos bosques naturales, más pequeñas cantidades de algodón, azúcar, miel, dulces y, a veces, se completaba allí la carga iniciada en la capital provincial. Como ejemplo se puede citar que en 1785 el gran transportador Juan Zevallos, dueño de varias embarcaciones de gran porte, embarcó en Asunción 352 @ de yerba y 230 varas de tirantes, dejando asentado “y los que se puedan embarcar en Villeta”¹. En el Cuadro N° 1 se ejemplifica con los embarques de 1783, el tipo de productos y transportes que salían del embarcadero, sólo 10 registrados,

¹ Archivo Nacional de Asunción (en adelante ANA), Nueva Encuadernación (en adelante NE), Vol. 79, Registro 183.

sobre un total anual de 404. Aunque la incidencia pueda parecer mínima, se debe tener en cuenta que toda la costa estaba surcada por pequeñas embarcaciones que llevaban e intercambiaban mercadería que no quedaba contabilizada. Otro aspecto a tener en cuenta que las balsas, jangadas, itapas, son mercadería en sí mismas, pues llegadas a destino se desarmaban y se vendía la madera con que estaban fabricadas.

Cuadro N°1. Salidas desde Villeta (1783)

Fecha	Embarcación	Carga	Destino
20-Ene	balsa	26 @ yerba.	Santa Fe
20-Ene	balsa	21 @ yerba, 4@ sal, 4@ azúcar.	Santa Fe
21-Ene	2 jangadas	1400 palmas, 10 mazas de carreta, 10 trozos de timbó.	Buenos Aires
01-Ene	balsa	7 @ azúcar.	Buenos Aires
30-Ene	balsa 3 canoas	215 @ yerba, 20 @ miel, 2 @ azúcar.	Buenos Aires
30-Ene	balsa 3 canoas	12 @ yerba, 2 @ azúcar.	Buenos Aires
17-Feb	piragua	42 @ yerba, 40 @ miel, 1450 vs. Tirantes, 12 vs. Urunday en 3 trozos, 8 @ algodón, 4 @ y 6 cajetas de dulce, 25 tinajas y 2 @ azúcar	Buenos Aires
07-Abr	canoa	17 @ sal.	Corrientes
25-Abr	balsa	40 @ yerba, 100 @ sal, 6 @ miel	Corrientes
02-May	balsa	8 @ yerba, 50 @ sal, 28 vs. Tirantes.	Corrientes

Fuente: ANA. NE. Vol.11.

A lo largo de los 360 km. aproximados que hay entre Villeta y la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná, donde está la ciudad de Corrientes, la desembocadura del río Tebicuary era trascendental, pues por allí salían los mayores cargamentos de madera². A poca distancia se encuentra la población de Pilar de Ñeembucú, fundada en

² La mejor descripción de este río y su importancia la dejó Félix de Azara en 1785.

1779, pero habitada desde mucho antes. Si se observa el Cuadro N° 2, se nota que, en este caso, no era necesario contar con infraestructura portuaria o embarcaderos, pues balsas, itapas y garandumbas se armaban río arriba, se cargaban a medida que salían hacia el Paraguay y, como se ha aclarado en el caso de Villeta, los mismos transportes son mercadería, pues son del tipo que *va pero no vuelve*. Si se contempla una foto del puerto de Pilar de hace pocos años, puede imaginarse su precariedad a fines del siglo XVIII (Foto 1).

Cuadro N° 2. Salidas desde Tebicuary (1783)

16-Ene	lancha	24 @ miel, 8 @ azúcar.	Corrientes
4-Feb	canoa	26 @ yerba, 29 @ miel, aguardiente 2 barriles de a 36 frascos, 40 @ azúcar.	Corrientes
21-Feb	bote de alijo	400 @ yerba, 300 vs. Cedro en 30 trozos, 100 ejes para carretas, 200 tacuaras	Santa Fe
28-Feb	balsa de 2 canoas	100 @ miel, 26 @ azúcar.	Corrientes
14-Mar	balsa de 2 canoas	36 @ yerba.	Buenos Aires
18-Mar	itapa	70 @ yerba, 1000 vs. (100 tirantes), 50 vs. Cedro (50 trozos)	Buenos Aires
31-Mar	piragua	16 @ miel	Buenos Aires
03-Abr	jangada	75 @ yerba, 600 vs. Cedro en 80 trozos	Buenos Aires
05-Abr	jangada	97 vs. Cedro , 217 vs. Tirantes	Corrientes
30-Abr	embarcación	8 @ yerba, 120 @ miel, 1 carreta, 10 @ azúcar	Buenos Aires
17-May	en cualquier embarcación o piragua	70 @ yerba, 7 @ miel, 10 @ azúcar	Buenos Aires
20-May	una de las itapas	26 @ yerba, 21 @ miel.	Buenos Aires

04-Jun	2 itapas	100 @ yerba para el viaje, 600 vs. Tirantes, 50 vs. Cedro, 70 vs. Ibiraró	Santa Fe
07-Jun	garandumba	1125 @ yerba, 47 vs. Tablas de cedro, 26 @ azúcar.	Buenos Aires
07-Jun	garandumba	67,5 @ yerba	Corrientes
10-Jun	garandumba	14 @ miel.	Corrientes
25-Jun	embarcación	100 @ yerba	Santa Fe
27-Jun	itapa	15 @ yerba, 16 @ miel	Buenos Aires
17-Jul	itapa	2 cargas de yerba y 1/2@ sal para el gasto	Buenos Aires
02-Oct	balsa	80 @ yerba, 70 azumbres miel, 20 @ azúcar	Buenos Aires
02-Oct	jangada	150 vs. Trozos de cedro y peteriby, 50 vs. Tirantes	Buenos Aires
07-Oct	balsa	37 @ yerba, 15 @ miel	Santa Fe
07-Oct	balsa	18 @ yerba, 1 @ sal, 6 @ miel	Santa Fe
07-Oct	balsa	42 @ yerba, 42 @ miel, 4@ algo-dón, 5 @ azúcar	Santa Fe
07-Nov	itapa	1000 vs. Cedro, 860 vs. Tirantes de lapacho, 2 canoas, 5 cajas de carretas, 79 trozos de cedro que-daron en la boca del río	Buenos Aires

Fuente: ANA. NE. Vol.11.

Si bien a nivel portuario ni Villeta ni Pilar ofrecían la vida que moviliza gran cantidad de gente, no se puede dejar de tener en cuenta el universo laboral generado alrededor del corte de maderas, de su traslado inicial en carretas y de la construcción de balsas, jangadas e itapas. El corte y explotación forestal no podía realizarse, reglamentariamente, de manera indiscriminada; los gobernadores intendentes se ocuparon en sus Bandos de Buen Gobierno, de establecer la obligatoriedad de contar con la autorización del gobierno, antes de iniciar la tarea de hacheo de maderas y construcción de embarcaciones (Caballero Campos, 2007:75, 81 y 86). El trabajo comenzaba con

la sociedad entre un comerciante y un empresario que adelantaba el dinero para la tarea. Luego era necesario contratar los hacheros, que debían ser calificados, los acarreadores, los aserradores y los constructores. A ello debe agregarse la tripulación, que en el caso de este tipo de transporte, debían tener mucha habilidad para manejarlas en medio de la corriente.



Puerto de Pilar visto desde Puerto Cano (2006)

Al llegar a la confluencia con el Paraná, terminaba la navegación tranquila, pues a partir de allí la corriente era mucho más intensa, con dificultades por los bancos, los raigones y las modificaciones del fondo que imponían la necesidad de llevar baquianos de río que, en canoas o botes, iban delante de la embarcación cargada, para hacer reconocimiento previo del lugar. Frente a la confluencia estaba la ciudad de Corrientes³, la extensión del núcleo urbano, para fines del siglo XVIII, está calculada en nueve cuadras a lo largo de la costa, por

³ Corresponde aclarar, como se hizo para el significado de puerto y embarcadero, que a fines del siglo XVIII una ciudad no tenía las características que se le atribuyen a un centro urbano actual.

doce cuadras de oeste a este, con una población aproximada, para 1797, de 4.500 personas(Pérez, 1984:32); su lugar era estratégico para las vías mercantiles, pues en ella convergían tres caminos: por el Paraná la comunicación con los pueblos de las ex misiones jesuíticas, que proveían especialmente de yerba y lienzos, por el Paraguay el camino hacia el norte que la vinculaba con Asunción y la travesía de aguas abajo, que permitía la salida de productos y la llegada de los efectos de Castilla. A pesar del espacio exiguo que ocupaba y del corto número de habitantes, su trajín era muy intenso, toda la ribera era utilizada como puerto o caletas de desembarco, aunque uno de ellos era el principal, en la desembocadura del arroyo Santa Rosa. Si bien hay autores que consignan que para 1760 no había en la ciudad más de cinco embarcaciones (Maeder, 1961: 87), veinte años después la realidad era otra. Los registros de carga demuestran que el puerto correntino era muy concurrido, tanto por canoas y piraguas como por bergantines y sumacas, de cualquier manera lo que predominaban eran las embarcaciones pequeñas. Es probable que una aproximación visual sea el actual Puerto Pilcomayo, en Formosa, frente a Itá Enramada, en Paraguay, entre Asunción y Villeta (Foto 2).



Puerto Pilcomayo (2007)

Como se ha mencionado, a Corrientes llegaban los productos de los pueblos misioneros para ser embarcados allí. En el Cuadro N° 3 puede apreciarse que si bien, a fines del siglo XVIII y luego de la expulsión jesuita, el intercambio de la yerba fue predominantemente originario del norte de Paraguay, también salía por Corrientes aunque en mucha menor medida y de este puerto salía la mayor cantidad de lienzos.

Cuadro N°3

Envios de yerba y lienzos a Buenos Aires desde Paraguay			Envios de yerba y lienzos a Buenos Aires desde Corrientes		
Año	Yerba en @	Lienzos en varas	Año	Yerba en @	Lienzos en varas
1783	123.824	3.525	1783	9.087	158.480
1784	80.790	4.768	1784	13.952	44.277
1785	130.276	1.527	1785	13.229	86.374
1786	122.333	444	1786	5.410	22.166
1787	144.445	0	1787	7.778	34.987
1788	157.411	0	1788	4.156	22.628
1789	174.876	0	1789	12.589	38.891
1790	138.631	0	1790	16.183	21.519

Fuente: Datos obtenidos de Claudia Wentzel (1988:208 y 210)

Luego de salir de Corrientes había que encontrar lugares apropiados para recalar en la noche, pues sólo se navegaba con luz natural. Esa circunstancia y la necesidad de abastecerse de alimentos frescos, más el agregado de buscar alguna ventaja practicando contrabando, dio origen a la aparición de puertos naturales muy precarios y embarcaderos, ubicados a distancias aproximadas entre 80 y 100 km⁴; nacieron así asentamientos a lo largo del siglo XVIII que fueron dando lugar a nuevas pequeñas poblaciones, que con el tiempo se trans-

⁴ Aquí, como en el resto del trabajo, se ha optado por indicar las distancias aproximadas en kilómetros, a fin de unificar criterio, ya que se hace casi imposible compatibilizar las distintas maneras de dar mediciones y jornadas, sobre todo teniendo en cuenta lo cambiante de la costa a lo largo de más de dos siglos.

formaron en ciudades, en algunos casos reforzadas cuando, a fines de ese siglo, se creó el régimen de postas terrestres y se aprovechó la existencia de estos lugares apenas poblados para establecerlas. Surgió así un rosario de postas fluviales, que pueden apreciarse en el cuadro N° 4.

Cuadro N° 4. La orilla oriental del R. Paraná entre Corrientes y Santa Fe

Lugar	Origen
Empedrado	Aproximadamente a 54 km. de Corrientes. Se estableció en cercanías del fortín Santiago Sánchez en el siglo XVII. Había canteras de granito. A fines del siglo XVIII fue destruido por los indios. Era una rancharía alrededor de la capilla.
San Fernando de las Garzas	Ubicado a 138 km. de Corrientes. En 1774 estaba poblado por aborígenes. Se le cambió el nombre por La Cruccecita y funcionó como amarre de barcos. En el siglo XIX recibió el nombre de Bella Vista, que mantiene hasta la actualidad.
Goya	Fue un asentamiento portuario que acercó gente al lugar. En 1771 se le adjudicaron tierras a Bernardo Olivera, que estableció pulpería. En 1774 fue posta del camino a Buenos Aires.
Esquina	En 1785 existía como posta en un recodo del río.
Cabayú Cuatía	A mediados del siglo XVIII existía el atracadero. En 1768 ya figuraba en los mapas y en 1777 ya había pobladores. En el siglo XIX paso a ser Villa con el nombre de La Paz, como en la actualidad.
Curtiembre	Frente a dos islas (actuales Bergantín y Curtiembre), junto al arroyo del mismo nombre. Fue lugar de corambres, fondeadero natural en el que recalaban bergantines y sumacas. Fue una posta fluvial de embarque de cueros y maderas.

Fuente: Información municipal de cada localidad.

Si bien estos pequeños asentamiento no podían todavía recibir, ni siquiera, el nombre de villorrios, cumplieron una función importante tanto para los navegantes como para los pocos pobladores. La embarcaciones salían del puerto de origen llevando galleta y charque

para alimentarse, pero era más conveniente proveerse de carne fresca y otros alimentos a lo largo del viaje; la necesidad de amarrar durante la noche les permitía relacionarse con estos lugareños, quienes aprovechaban a entregar algunos cueros de contrabando y recibían a cambio tabaco, yerba y algunos efectos de Castilla para su subsistencia. El comercio directo era facilitado por algunas circunstancias como, por ejemplo, la cantidad de tabaco que se entregaba a cada integrante de la tripulación para su uso personal, no es difícil deducir que parte de ese producto se intercambiaba en los embarcaderos; lo mismo sucedía con la yerba que se llevaba para el viaje. A veces el mismo registro dejaba abierta la posibilidad de fraguar la carga, en 1798, por ejemplo, se encuentra una escritura que registra maderas para Buenos Aires “y los cueros que se hagan en el camino”⁵, otras veces se especifica “completar la carga en...” y se nombra Villeta o Goya, de esa manera no había modo de controlar lo que realmente se llevaba, estos datos dejan entrever el valor de esos lugares, al punto que todos ellos prosperaron como ciudades hasta la actualidad. También se ha constatado que era frecuente que algunos tripulantes se establecieran en esos lugares, aún a pérdida de su salario, y desertaban de un trabajo riesgoso y duro como era llevar a buen puerto las embarcaciones, especialmente las que exigían uso de remos constante, la sirga y la toa; esto justificaría que, a lo largo del tiempo, se notara que parte de la población era de origen paraguayo, como sucedía en Goya y Las Conchas.

Una vez pasado este trayecto, se cruzaba el río hacia Santa Fe, cuyo puerto vivió tres épocas, en la primera la actividad portuaria poco reglada y de poca intensidad, una etapa de prosperidad mientras fue puerto preciso, entre 1740 y 1780, y otra de decadencia en las últimas décadas del siglo XVIII. La ubicación de la ciudad, luego de su traslado a mediados del siglo XVII, puede parecer ideal para el establecimiento de un puerto, sin embargo tenía sus inconvenientes: estaba rodeada de terrenos bajos y bañados y el acceso era dificultoso para las embarcaciones de gran porte. Se considera que la primera época se corresponde con un puerto natural, carente casi por completo de infraestructura, aunque algunos investigadores consideran que

⁵ ANA. NE. Vol. 80, Reg. N° 232.

la actividad mercantil fue lo suficientemente importante, como para afianzar una élite que unió su origen fundacional con la actividad comercial (Areces y Tarragó, 1997).

La época de puerto preciso, transformó el puerto, la ciudad y la vida de sus habitantes. No será objeto de este trabajo el problema surgido como consecuencia de obligar a los barcos provenientes de Asunción a recalar y desembarcar los productos en la ribera santafesina, tampoco analizar si era justo o no que los comerciantes vinculados con Paraguay pagaran los gastos de defensa de Santa Fe, siempre asediada por grupos indígenas en pie de guerra. Lo que a los fines de esta propuesta interesa es la significación que un puerto puede dar a un lugar casi aislado. El emplazamiento de la ciudad era un nudo de comunicación, siempre y cuando el puerto funcionara activamente. Allí convergían las vías fluviales desde Buenos Aires y desde Paraguay, y las rutas terrestres provenientes de Cuyo, Córdoba y el Alto Perú. Al establecer que toda embarcación que bajara por el Paraná debía hacer puerto en Santa Fe, descargar los productos, para que luego siguieran viaje por tierra, aún los que tenían como destino Buenos Aires, provocó la aparición de actividades laborales dinamizadoras de la sociedad. La construcción de depósitos y su manejo, el establecimiento de terminales de carretas, el personal necesario para su conducción, el asentamiento de comerciantes provenientes de distintos puntos del virreinato para realizar sus negocios, fueron algunos de los cambios. La arquitectura del núcleo urbano dio otro aspecto al lugar. El puerto necesitó trabajos de infraestructura, que lo alejaron del aspecto de un simple fondeadero.

Cuando en 1780 se quitaron los privilegios y se habilitó la navegación libre entre Asunción y Buenos Aires, el puerto de Santa Fe continuó activo pero con mucho menos movimiento comercial. El lugar de recepción de mercaderías fue, sin discusión, el puerto de Las Conchas⁶, al norte de la costa bonaerense. Este lugar funcionaba como embarcadero desde los comienzos de la colonización hispana, pero

⁶ El único trabajo específico acerca de Las Conchas es el escrito por Enrique Udaondo en 1942. En realidad la importancia del tema ameritaría una nueva investigación, a la luz de nuevas metodologías de indagación. Una descripción general del puerto la aporta Cooney (1990).

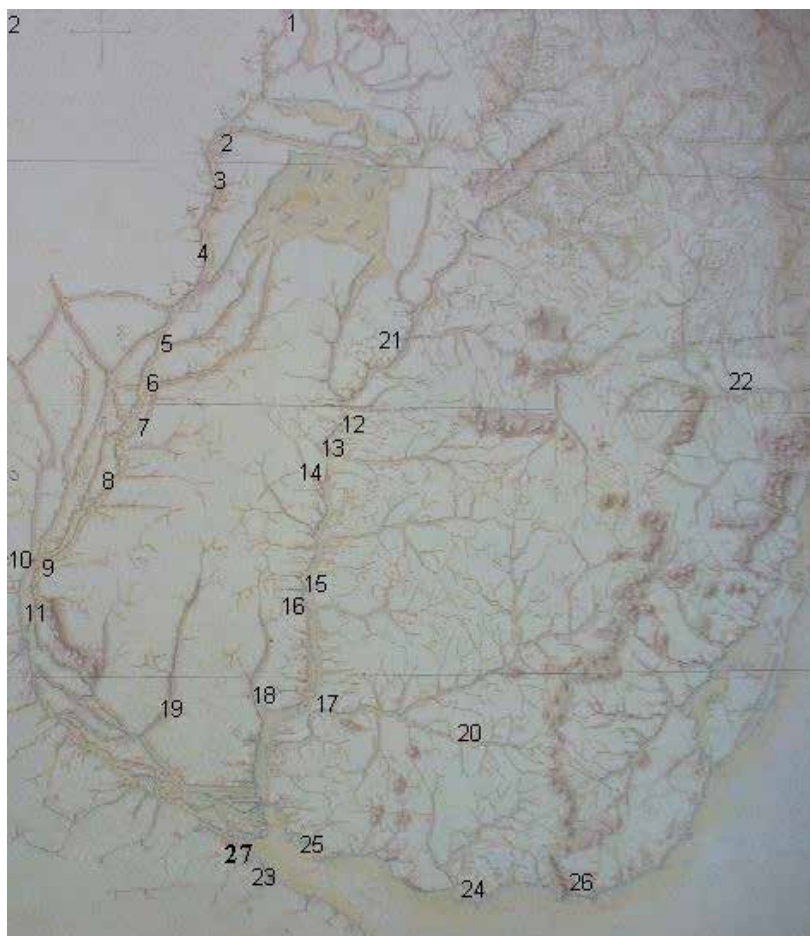
fue sin duda el siglo XVIII el que le dio carácter portuario. Desde la instalación de Colonia del Sacramento en la costa uruguaya y hasta la expulsión de los portugueses de ese enclave en 1776, fue zona de llegada de contrabando de productos europeos traídos por los lusitanos. A la vez era el lugar obligado del arribo de las embarcaciones que bajaban por el Paraná. Cuando en 1780 se dejó sin efecto el puerto preciso de Santa Fe, salvo quienes llevaban mercaderías para esa ciudad, todos los transportes terminaban en Las Conchas. Los productos se descargaban allí y en carretas eran llevados a Buenos Aires, desde dónde, utilizando el mismo procedimiento se mandaban los efectos de Castilla hacia Corrientes y Paraguay.

Las Conchas ocupó un lugar estratégico, pues unía a su condición de receptor portuario, el paso de la ruta terrestre que unía Buenos Aires con Santa Fe. El contrabando que traían las embarcaciones de Paraguay, yerba, tabaco, azúcar, podía ser introducido en ambas direcciones, pues las zonas rurales estaban ávidas de estos productos, pero sin duda la mercancía que más se comercializaba en Las Conchas mismo eran las maderas. Como ya se ha señalado, las balsas y jangadas se desarmaban al llegar y su madera no siempre estaba contabilizada, con lo que resultaban pura ganancia para quien la había transportado y allí mismo la vendía.

El puerto como tal tenía una vida intensa, aunque de no buena fama, eran comunes las quejas por peleas y malos hábitos entre los marineros y una multitud de lugareños que estaban siempre a la expectativa de hacer buenas aunque pequeñas transacciones que les permitieran subsistir. Las tripulaciones cobraban al llegar a destino. Como era mayor el número de embarcaciones que arribaba que el que regresaba a Asunción, era común que, pese a las reglamentaciones en contrario, muchos marineros y remeros optaran por quedarse en el puerto y buscar trabajos que les permitieran establecerse. Otros, mientras esperaban que los barcos se cargaran, compraban mercancías que luego vendían por su cuenta en Paraguay o conseguían conchabos temporarios, de manera de poder hacer ganancia más allá de su salario (Cooney, 1990:139/141).

La ubicación cartográfica completa los datos precedentes. Si bien se señalan otros lugares, aparte de los indicados, el mapa ayuda a visualizar toda la región

REGION RIOPLATENSE A FINES DEL SIGLO XVIII



1. Asunción. 2. Corrientes. 3. Empedrado. 4. San Fernando de las Garzas (La Crucecita; Bella Vista). 5. Goya. 6. Esquina. 7. Cabayú Cuatiá (La Paz). 8. Curtiembre. 9. Bajada de Santa Fe (Paraná). 10. Santa Fe. 11. Punta Gorda (Diamante). 12. Belén. 13. Salto. 14. Yeruá. 15. Paysandú. 16. Concepción del Uruguay (Arroyo de la China). 17. Río Negro. 18. Gualeguychú. 19. Gualeguay. 20. Paso del Rey (orillas del río Yi). 21. Yapeyú. 22. Río Pardo. 23. Buenos Aires. 24. Montevideo. 25. Colonia del Sacramento. 26. Maldonado. 27. Las Conchas.

Fuente: Elaboración propia sobre el mapa "Carta esférica de las Provincias septentrionales del Río de la Plata". Copia de Dámaso Aldao Rodríguez de Monte

(1817) publicado en: Ministerio de Defensa. *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar*. Madrid, 1992. Tomo VII, Volumen Cartografía, Mapa N° 59.

A lo largo de la descripción que se acaba de realizar, puede concluirse que la actividad fluvial ha dado lugar a la aparición, crecimiento y decadencia de los lugares propicios para puertos y embarcaderos, según el uso que de ellos se ha hecho. En el caso de Asunción, Villeta y las localidades surgidas a lo largo de la ribera del Paraná, la intensa actividad desplegada en la Carrera del Paraguay permitió que se afianzaran y crecieran, por su parte para Santa Fe, la pérdida de su condición de Puerto Preciso le valió, comparativamente, la decadencia con respecto al período anterior. En el caso de Las Conchas su declinación comenzó luego de 1810, cuando dejó de ser un punto estratégico en la salida y llegada de los productos entre Buenos Aires y Paraguay, si bien subsistió a lo largo del tiempo, perdió el ímpetu que lo caracterizaba y hoy, con las reformas del caso, es un puerto turístico en la localidad bonaerense de Tigre.

No es despreciable el intercambio social realizado por las numerosas tripulaciones que en forma constante se vinculaban con las nuevas poblaciones emergentes, en las que a veces se incorporaban de manera estable, al desertar de sus embarcaciones, aunque ello significara la pérdida de la paga.

Si lo que se quiere observar es la incidencia que tuvieron estos lugares a fines del siglo XVIII, no queda duda que la actividad “portuaria” sirvió para mantener la Carrera Fluvial, pues sin el aporte de sus pobladores, aunque fueran de condición socio económica limitada, más la actividad laboral que se provocó con el trajín de las embarcaciones, fueron el motor del mantenimiento del transporte a lo largo de todo el período hispano, pero especialmente en la segunda mitad del siglo XVIII.-

Bibliografía

- Aguirre, J.F. (2003). *Discurso Histórico sobre el Paraguay [1793]*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- Areces, N. R. y Tarragó, G. (1997). La élite santafecina en el siglo XVII. Familia y poder. En: *49 Congreso Internacional de Americanistas (ICA)*. Quito: [en línea]. Recuperado el 2 setiembre 2012 en: <http://www.naya.org.ar/congresos/contenido/49CAI/Areces.htm>

- Azara, F. de. [1785]. (1836). *Diario de la navegación y reconocimiento del río Tebicuarí*. [en línea]. Recuperado el 20 mayo 2012 en: <http://www.biblioteca-antologica.org/wp-content/uploads/2009/09/AZARA-Diario-de-la-navegaci%C3%B3n-y-reconocimiento-del-r%C3%ADo-Tebicuar%C3%AD-YAA.pdf>
- Caballero Campos, H. (2007). *Los Bandos de Buen Gobierno en la Provincia del Paraguay (1778-1811)*. Asunción: Arandura- Fondec.
- Cooney, J. W. (1990). *Economía y sociedad en la Intendencia del Paraguay*. Asunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos.
- Garavaglia, J. C. (2008). *Mercado interno y economía colonial. Tres siglos de historia de la yerba mate*. Rosario: Prohistoria.
- Maeder, E. J. A. (1961). La ciudad de Corrientes, descrita por viajeros y cronistas, entre 1750 y 1828. *Nordeste* (1), 83-112.
- Ministerio de Defensa. (1992). *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar*. Madrid: 1992. Tomo VII, Volumen Cartografía, Mapa N° 59.
- Ortega, N. (1949). El tráfico fluvial entre Buenos Aires y Paraguay a fines del siglo XVIII. *Trabajos y Comunicaciones*, (1), 129-142.
- Pérez, M. E. (1984). La red vial y las comunicaciones terrestres en Corrientes. Origen y evolución. 1588-1898. *Cuadernos de Geohistoria Regional*, 10.
- Quiroga, J. (1836). *Descripción del río Paraguay, desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná*. [en línea]. Recuperado el 15 febrero 2012 en: www.cervantesvirtual.com
- Udaondo, E. (1942). *Reseña histórica del Partido de Las Conchas*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Wentzel, C. (1988). El comercio del litoral de los ríos con Buenos Aires: el área del Paraná. 1783-1821. *Anuario del IEHS*, 3, 161-210.

La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976

Miguel Ángel De Marco (h)

La Unión Cívica Radical Intransigente (Ucrista) accedió a partir de 1958 al gobierno de la Argentina. Eran muchas las incógnitas acerca de lo que efectivamente realizaría Arturo Frondizi. En relación con la reactivación del puerto de Rosario, que a partir del estallido de la Segunda Guerra Mundial había perdido el rango de principal puerto de ultramar del interior del país, existían expectativas favorables en la elite local de que esta situación se revirtiera por distintos motivos: entre ellos que el propio Frondizi, su vicepresidente, el rosarino Alejandro Gómez y el flamante gobernador de Santa Fe, Carlos Sylvestre Begnis, en la campaña electoral habían adherido a sus reclamos de descentralización portuaria.¹ Este último había estudiado y forjado sus redes sociales, profesionales y académicas en Rosario. Convocó a la cartera provincial de Hacienda a Juan Quilici, formado en la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de la Universidad Nacional del Litoral (UNL). Como estudiante, investigador y docente, se había desempeñado casi con exclusividad en la actividad privada, como contador de la empresa Molinos Semino y en el ámbito de la colegiación de los graduados de Ciencias Económicas, desde el cual había apoyado, como su presidente, la política que en materia industrialista, fiscal y portuaria, esgrimió el interventor federal de la Revolución Libertadora, el contralmirante Carlos Garzoni, y que con-

¹ Esta ponencia se desprende de investigaciones efectuada en el marco de la Carrera de Investigador de Conicet sobre historias de las políticas públicas, ciudades puerto y recursos universitarios en Rosario y su región.

tinuó a partir de 1958, como en la concreción de la sanción de una nueva ley de Coparticipación Federal.²

La prédica federalista del gobierno sylvestrista reconocía distintas vertientes: desde las más antiguas sostenidas en la capital provincial a la más recientes elaboradas por los cuadernos políticos elaborados por el comité nacional de la Ucri, pasando por la del liberalismo rosarino en la que se formó, el del antiperonismo y el del gobierno de la “Revolución Libertadora”. De allí que no le costó situar a su gestión desde una posición de un faro que irradió para todo el litoral un mensaje de reactivación de las vías navegables y la autarquía de los puertos. El mandatario participó en congresos, jornadas y conferencias sobre la cuestión y propició la realización de encuentros en el propio territorio.³

Sin embargo, Sylvestre Begnis pregonó una propuesta distinta: cada puerto debía ser restituido, no a la órbita provincial correspondiente, sino al servicio de su zona de influencia, que en muchos casos excedía el ámbito provincial. A través de Quilici invitó al gobierno nacional a dictar una ley general de puertos, de la que hacia 1958 carecía el país, y a romper con el esquema centralizador de Buenos Aires que pasó a absorber, a partir de la nacionalización del de Rosario y su brusca caída de actividad, casi todo el tráfico marítimo de la República.⁴

Génesis del pensamiento autárquico regional: ¿a quién debían servir los puertos?

Uno de los profesionales rosarinos egresado de la UNL que más actuación tendrá en la planificación del desarrollo económico industrial de la región, colaborando directamente en el gobierno de Sylvestre Begnis, el ingeniero Elías Díaz Molano, publicó a mediados de 1958 su ilustrativo trabajo “Rosario y la futura ley general de puertos”, en la que expresó su opinión de que se hacía indispensable rem-

² *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, Santa Fe, 1961, p.3.

³ Archivo privado de Josefa Cateraine de Sylvestre Begnis, en adelante APCSB, segunda conferencia de gobernadores, Rosario, 16 de febrero de 1959. Borradores originales de Carlos Sylvestre Begnis.

⁴ APCSB, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

plazar el decreto-ley N. 4263, dictada en 1956 por el gobierno “de facto”, por una ley general de puertos, donde los legisladores del interior pudieran hacerse eco de las inquietudes de su zona. Sostuvo que otorgando autonomía a todos los puertos de ultramar, no abandonaría el Estado su derecho de fijar la política en materia de transportes o de comercio internacional (Díaz Molano, 1958: 4).

En 1958 se podía afirmar que el puerto de Rosario había alcanzado su máximo de comercio exterior en 1937, con un total de 6.9 millones de toneladas; ocupando el segundo lugar como puerto argentino detrás de Buenos Aires hasta 1939 pero en 1940 pasó a tercer lugar, después de La Plata y finalmente en 1957 el descenso fue vertical, porque pasó al quinto puesto, después de Buenos Aires (76,8%), La Plata (8,6%), Campana (6,3%), y Bahía Blanca (3%). En cuanto a la recaudación aduanera y portuaria, el puerto que ocupaba el segundo lugar lo perdió en 1940 en manos del de Campana, y luego de recuperarlo en 1948, volvió al tercer puerto en 1950. Menos grave era la situación si se tenía en cuenta el valor de las mercaderías exportadas: mantuvo el segundo lugar hasta 1941, y desde 1946 a 1957, con el 21,8% del concepto (Díaz Molano, 1958: 5).

En cuanto a la interpretación del devenir histórico del puerto rosarino, Díaz Molano, al igual que el gobernador y “el sylvestrismo” en general, adjudicó “al centralismo” porteño la principal responsabilidad de esta situación, sin enfatizar en afirmaciones acerca de la experiencia de administración privada y estatal, aunque reconoció que la Sociedad Puerto de Rosario, de capitales franceses, a cargo de la concesión para su construcción y explotación por 40 años, entre 1902 y 1942, había dejado instalaciones sólo aptas para la exportación de cereales “ya que no le había interesado otra cosa”. A partir de entonces “El progreso de Rosario había sido frenado. A la avidez del capital privado, remplazaría ahora el interés colectivo. Fue esta una nueva ilusión” (Díaz Molano, 1958: 5), aseguró el profesional, porque entre los rosarinos, aseguraba, había ido fortaleciéndose la idea de que la ciudad iba a manejar “su” puerto, alentando en las entidades un criterio favorable a gestionar la autonomía portuaria. Díaz Molano recordó el antecedente de 1943, en que la Facultad de Ciencias Matemáticas, la Asociación de Ingenieros, la Bolsa, la Federación Gremial, y la Sociedad Rural, ante su nacionalización en 1942, recomendaron

un régimen autárquico. Sin embargo, Al imponerse por la ley 12.964, del 27 de marzo de 1947, la concepción fiscalista de los puertos argentinos, con la creación de una poderosa Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, reseñaba Díaz Molano, el pensamiento autonómico fue quedando postergado. Al tratarse la mencionada ley en el Congreso, el diputado rosarino por Santa Fe, Rubino, propuso que cada puerto debía tener un organismo administrativo y gozar de autonomía, única forma de defender los intereses regionales. Siguiendo con estas ideas, en 1948, con la firma de varios diputados nacionales, logró ingresara en Diputados un anteproyecto de ley nacional de puertos y una comisión para dedicarse a su estudio, pero luego de aprobada no volvió a tratarse del tema. La separación de funciones se concretó en enero de 1949, con la ya mencionada Dirección General de Puertos y Vías Navegables, a la que Elías Molano consideraba un avance al separar las dos funciones de los puertos: la fiscal (quedó en manos del ministerio de Hacienda) y la económica, siendo esta última sobre la que radicaba la verdadera importancia de un puerto. En este punto, adoptó una definición que implicó una postura económica: Los puertos no debían buscar ganancias sino costos bajos, constituirse en factor de desarrollo y no en barrera al intercambio, y con los ingresos sobrantes invertir en trabajos de conservación y futuras ampliaciones. “Despreciar la opinión de los usuarios y admitir la injerencia de los políticos, es doblemente pernicioso. Los puertos reclaman un sistema de explotación de tipo comercial-industrial, que tienda a su funcionamiento económicos, como ocurre en las empresas privadas, sin olvidar, por supuesto, que sirven un interés nacional”, afirmó (Díaz Molano, 1958: 5). Este fue también el pensamiento de un grupo significativo de hombres que ahora gobernaban la provincia y que representaba a la burguesía universitaria local que adherían al liberalismo nacional e industrialista, opositores en su momento al peronismo. La creación de la Administración General de Puertos, en marzo de 1956, adoptada por el presidente de factor Pedro Eugenio Aramburu, implicaba, según Díaz Molano, un adelanto en el sistema autárquico, “al menos en teoría” pero en la práctica implicaba un entramado burocrático a cargo de personas con funciones de aconsejar y no de resolver, que además tenían su asiento en Buenos Aires. En cuanto a las juntas consultivas que fun-

cionaban en los puertos de Santa Fe, Bahía Blanca y Rosario, habían producido interesantes dictámenes, “casi siempre desoídas”, por el administrador general porque aún el administrador local carecía de atribuciones propias. Por esto concluía que el sistema creado por el gobierno militar no había implicado la tan necesaria autarquía descentralizada y en cambio había robustecido el centralismo en favor del puerto metropolitano. En cuanto a los recursos que se le asignaba a la empres estatal eran fondos provenientes de la explotación de todos los puertos pero desde Buenos Aires fueron distribuidos de forma discrecional, porque el Estatuto de la empresa no lo fijaba. Por eso también le había resultado imposible determinar en que proporción participaron los puertos del interior en las partidas establecidas para 1957. Si había podido determinar que el organismo debió atender su prepuesto además de con la recaudación portuaria con otros créditos y adelanto del Tesoro por 90 millones de pesos, con los que además se debía dar existencia a la creada Comisión Nacional de Reestructuración de los accesos ferroviarios de la ciudad y puerto de Rosario, también con sede en Buenos Aires. Dicha comisión, que trabajó sin estar integrada con representantes del puerto, (fundamental en los fines perseguidos) presentó un anteproyecto aprobado por un decreto ley del 14 de febrero de 1958, pero al que no se le asignó fondos para su realización. Por todo esto concluía Díaz Molano que no era con “autarquía y centralismo” como se resolverían los problemas de las estaciones portuarias del interior, y si en cambio con la autarquía y autonomía de los grandes puertos, es decir, de los que tenían capacidad para sostenerse, desarrollarse y perfeccionar. En este cometido se había dado hasta el momento dos tendencias partidarias de la descentralización: los que proclamaban un ente autónomo exclusivamente privado (la Bolsa de Comercio desde 1954), los que proponían que el puerto fuera entregado a la provincia de Santa Fe quién a su vez convocaría a representantes públicos y privados (interventor Garzoni, Federación Gremial y otros). Díaz Molano se oponía a esto último por considerar que el puerto de la ciudad de Santa Fe había pertenecido a la provincia de Santa Fe durante muchos años, “con resultados tan desastrosos que esta resolvió transferirlo a la Nación”. Proponía en cambio una tercera vía, que sería la sostenida por el sylvestrismo ucrista en el poder a partir de 1958: la administración del

puerto debía ser confiada a entidades integradas por representantes de los usuarios, de las fuerzas vivas del lugar, la Nación, la provincia y la Municipalidad, es decir, mixto pero local respetando el criterio de reactivación de las zonas productoras, sin atender a límites políticos (Díaz Molano, 1958: 25). Esta iniciativa ya había sido presentada en 1956 por el ingeniero Ricardo M. Ortíz, uno de los técnicos especialistas en cuestiones portuarias que había participado en la década del 40 del grupo de la Editorial Rosario y la del 50 en la revista Estudio, dirigida por Cristiá, Quilici y Gorbán. La propuesta Ortíz consistía en la formación de organismos locales gobernados por un administrador y un consejo ejecutivo, integrado este último por 9 u 11 miembros representantes de los exportadores, importadores, empresas navieras, agrarios, industriales, comerciantes locales empleados y obreros del puerto. Tendrían facultades para resolver en todo lo relativo al funcionamiento del puerto (Díaz Molano, 1958: 26).

Sin embargo, frente a las tres tendencias descentralizadoras mencionadas: la exclusivamente privada local, la mixta provincial y la mixta regional con igualdad de representación entre el sector público y privado; se encontraba incólume los que sostenían que la actual Administración General del Puertos representaba “el desideratum” de la eficiencia y el contralor. Aseguraban que los entes regionales serían difíciles de controlar, que no podrían hacer frente a los déficits que se producirían, y que entrarían en franca competencia entre sí y con el de Buenos Aires, lo que terminaría colapsando al sistema vigente. Para Díaz Molano esta posición convertía a sus sostenedores en defensores del puerto único, que además en el caso de Rosario había demostrado su letalidad, y si bien coincidía en que “los puertos debían servir a la Nación y no a los intereses locales”... era necesario servir a los intereses regionales para nivelar los índices económicos, como el modo más auténtico de servir a la Nación (Díaz Molano, 1958: 28).

En primer lugar se imponía, según afirmó, una ley que remplazara el decreto ley de 1956 creado por el gobierno de facto por una ley general de puertos, y debía ser el Congreso de la Nación el que diera la solución adecuada “para terminar de una vez, el predominio de los funcionarios de la Capital Federal dispuestos a no perder atribuciones”. En Inglaterra, el puerto de Liverpool y Londres estaban administrados por representantes oficiales y usuarios; en España, Barcelona,

Bilbao y Sevilla, eran administrados por Juntas de Trabajos Portuarios, investidos de amplias facultades, siendo autónomos desde 1928. Hamburgo y Bremen también tenían un régimen descentralizado. En Italia, algunos puestos eran autónomos y a la vez autárquicos, como el de Génova, que tenía ese tipo de administración desde 1903. Los puertos franceses, desde 1920, tenían un régimen de auto gobierno, con un Director y un Consejo de Administración, integrado éste último por representantes del gobierno, los usuarios y los trabajadores. Más próximo a la realidad rioplatense, el puerto de Montevideo era autónomo desde hacía más de 40 años, y estaba gobernada por un directorio constituido por funcionarios públicos y las entidades interesadas (Díaz Molano, 1958: 34).

La nueva ley de puertos propuestas por Díaz Molano, preservando la Administración General de Puertos como entidad autárquica, a cuyo cargo quedarían los puertos de cabotaje, constituyendo en los puertos de ultramar de entes autónomos y autárquicos pero sometidos a tareas de contralor de legitimidad, de oportunidad y finanzas por parte de dicho organismo, que podía solicitar su intervención al Congreso de la Nación. Los entes locales portuarios pasarían a fijar sus propias tasas y decidir acerca de sus obras. Cada ente sería gobernado por un Administrador, designado por el Poder Ejecutivo Nacional y un Consejo Ejecutivo integrado por representantes de las provincias, municipalidades respectivas, de los productores, transportadores, industriales, importadores y exportadores, empleados y obreros de cada puerto. En cada puerto de ultramar funcionaría una sucursal del Banco Central, para facilitarse de esa manera la disponibilidad proporcional de divisas (la de Rosario fue habilitada en la segunda mitad de 1958 por intervención directa del vicepresidente de la Nación Alejandro Gómez); y la Flora Mercante del Estado planificaría sus actividades para incluir entre sus líneas a los puertos de ultramar, entre otros aspectos. Esta postura fue muy similar a la sostenida en adelante por el gobierno provincial del que participó en primera línea como asesor y proyectista de obras de radicación y desarrollo industrial.

Las reivindicaciones históricas del sylvestrismo

Uno de los integrantes del equipo técnico del ministro Quilici fue

el doctor en ciencias económicas Carlos A. Demartini, secretario de Economía, a quién la asignó la misión de crear comisiones de reactivación de las regiones internas de la provincia y también le asignó se ocupara de los puertos provinciales (Demartini, 1958: 3). Las posibilidades de navegación del río Paraná y las potencialidades de las zonas de influencias de los puertos “de ultramar” de Santa Fe, Rosario, San Lorenzo y Villa Constitución, estaban siendo desaprovechadas porque ocupaban una posición estratégica como puntos de concentración natural de la producción de las regiones de Cuyo, el centro y el norte argentino, y de las repúblicas de Paraguay y Bolivia. Además, las zonas de influencias de los dos más importantes, el Santa Fe y Rosario, estaban “perfectamente delimitadas”, definidas por factores geográficos, económicos, tributarios y de transportes. La del primero comprendía: Noroeste de Córdoba, parte de San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Chaco y Formosa y las repúblicas de Bolivia y Paraguay; y la de Rosario al sur del paralelo 32, tomando parte de la provincia de Córdoba, San Luis, Mendoza, parte de san Juan y las zonas más ricas e importantes del país en producción de cereales.⁵ En su análisis el valor de estos puertos estaba dado por el factor humano y la economía interna, analizada a través de la producción agropecuaria e industrial y por eso la inmensa y rica región agrícola ganadera del sur de la provincia era la tributaria natural del puerto de Rosario. Además había “tomado desarrollo” en la zona del litoral argentino la industria manufacturera y que en un futuro cercano ese territorio “era observado de radicación de la gran estructura industrial”... porque la actividad industrial estaba “buscando asentamiento en los departamentos del sur, con centro en la populosa ciudad de Rosario, calificada con consenso nacional como ciudad industrial por naturaleza”. Por lo tanto la reactivación del puerto rosarino era parte sustancial del programa de desarrollo nacional -que suponía como paso necesario la recuperación y desarrollo previo de las economías regionales- al integrar “las actividades agropecuarias como base fundamental para la promoción industrial

⁵ Al respecto se sustentaba en el último informe de la Conferencia Económica de la Organización Económica de los Estados Americanos (OEA), celebrada en Buenos Aires, de 1956, donde se expresaba que “un sistema adecuado de transporte es el primer requerimiento para desarrollo de una nación”.

argentina”.⁶ De allí que los puertos santafesinos demostraban que el dilema industria-campo, era falso, tal como lo sostenía Frondizi.⁷

Asimismo, este enfoque era un camino para unir en un mismo discurso a dos sectores poderosos de la dirigencia económica (el exportador agrícola ganadero y el industrialista) que habían bregado a su manera por reactivar “el puerto de los cerealeros” con el “puerto de los industriales y pequeños comerciantes”.

A fines de 1959 el gobernador pronunció una conferencia en Rosario sobre “El problema de los puertos argentinos”, para difundir la postura y programa de su gestión en relación con el proyecto de ley general de puertos esperaba se discutiría en el Congreso.⁸ Santa Fe era “quizás la más castigada”, por el sistema vigente, afirmó y por eso decidió iniciar un movimiento que esperaba fuese seguido por los restantes Estados provinciales. En tal sentido se comparó con los caudillos del litoral que a punta de lanza estaban dispuestos a “destruir” la hegemonía económica de la aduana porteña. “Me siento un tanto presionado, en estos instantes, por voces históricas de gran trascendencia, voces que siguen latiendo a lo largo de más de un siglo de inútiles lamentaciones y reclamos. Esas voces son, en primer término, la de Estanislao López y la de Francisco Ramírez, los abanderados de nuestro federalismo, quienes al rubricar el Tratado de Pilar, en 1820, establecían la libre navegación de los ríos como una aspiración suprema e irrenunciable”.⁹

El proyecto desarrollista que partió de Santa Fe proponía dos caminos: la descentralización y la autarquía de los puertos. La única experiencia de autonomía portuaria que registraba el país databa de 1911, cuando se sancionó la autonomía del puerto de Buenos Aires, y si bien el resultado no había sido desalentador, sucumbió al haberle sido suprimidos los recursos propios, y la ley quedó sin efecto. En tal

⁶ *Ibidem*, p. 9.

⁷ *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, publicado por la imprenta de la provincia de Santa Fe, S/f.

⁸ APCSB, conferencia del gobernador de la provincia pronunciada en el Salón Blanco de la Jefatura de Rosario, 14 de diciembre de 1959, titulada “El problema de los puertos argentinos”, en el *Boletín Informativo Matutino de la Dirección General de Prensa y Difusión*.

⁹ *Ibidem*.

sentido se tomó como política de Estado la reivindicación del tratado de 1831 entre las provincias del litoral, proponiendo la habilitación de otros puertos además del existente en Buenos Aires, en especial un puerto de ultramar alternativo; y la ley de derechos diferenciales promulgada por Urquiza en 1856, implementando el sistema diferencial en la legislación del comercio libre, tal como lo había propuesto Juan B. Alberdi. Desde aquel entonces a la fecha, durante más de un siglo, las tarifas diferenciales habían sido derogadas y paulatinamente se habían adoptado todas las medidas conducentes a favorecer al “puerto único”, ejerciéndose así, desde los tiempos de la colonia y sin interrupción, salvo la muy breve experiencia de Urquiza, la tutela del puerto de la Capital sobre toda la República.¹⁰

Sylvestre Begnis consideraba superado el debate sostenido 90 años atrás entre Bartolomé Mitre y Vélez Sársfield sobre el problema de la “propiedad de los puertos”. El primero sostenía que eran de la provincia, y el segundo de la Nación. Pero aun así creyó conveniente recordar un concepto pronunciado por Mitre en aquella oportunidad, relacionado con la función esencial de los puertos: “El negocio portuario -dijo- es dar gratuitamente el puerto para convidar al comercio y frecuentarlo”. Esta premisa indicaba que era necesario simplificar y abaratar los procesos reduciendo al mínimo los costos de los servicios portuarios, de modo de ejercer así la más fuerte acción centrípeta que pudiera concebirse.

El proyecto encargado por el gobernador a su ministro Quilici para que éste a su vez presentara al Congreso Nacional, constituía en los puertos de ultramar entes autárquicos locales, con la autonomía propia de las empresas del Estado. “No queremos que los puertos de ultramar sean devueltos a las provincias. La de Buenos Aires tuvo el suyo en La Plata. Nosotros tuvimos, en Santa Fe, el nuestro, y una y otra provincia se allanaron voluntariamente a la nacionalización. El planteo que formulamos es distinto: cada puerto debe ser restituido, no a la órbita provincial correspondiente, sino al servicio de su zona de influencia, que en muchos casos excede el ámbito provincial, abarcando territorios de varios Estados”¹¹.

¹⁰ APCS, conferencia del gobernador, “El problema de los puertos argentinos”, ob. cit..

¹¹ *Ibidem*

Los puertos habían sido estrangulados por un sistema de tarifas ferroviarias que estimulaba el transporte de cargas en trayectos largos con las llamadas tarifas parabólicas y por la falta de dragado en los pasos de Martín García. De esa manera, los buques de ultramar, como en los tiempos de la Confederación, no podían remontar los ríos Uruguay y Paraná, que disponían de buen calado; en el caso de este último, 25 pies desde la ciudad de Paraná hasta la desembocadura del río. El dragado de los canales de Martín García no se efectuaba invocando razones de índole económica, pero mientras tanto se gastaban millones de pesos anuales para mantener expedito el río de la Plata, cuyo dragado era mucho más difícil y caro. Todo esto motivó que en el año 1957, habiendo ingresado por el estuario del río de la Plata 3.211 buques de ultramar, sólo lo hicieran por los ríos del litoral 610 buques, para hacer por sus puertos una carga incompleta. Además, desde 1946, aseguraba, predominó la importación en la política de comercio exterior, beneficiando al puerto metropolitano.¹²

Denunció que la Administración General de Puertos sometía a los puertos de los ríos interiores a una situación de “servidumbre”, y que funcionaba al solo efecto de perpetuar el centralismo. “El rotundo fracaso de este organismo de súper control y centralización es evidente. Los puertos del interior, con su total paralización, así lo certifican”¹³. Por todo ello era necesario rectificar el rumbo adoptando disposiciones que condujeran a la “autonomía descentralizada de los puertos de ultramar”¹⁴. En otra oportunidad exclamó: “Los puertos vacíos del interior del país constituyen de por sí una seria acusación, que no debe ser recogida precisamente por los gobiernos provinciales, sino por la enorme maraña de la burocracia y de los intereses nacionales, privados y extranjeros, que impiden la reactivación de los puertos”.¹⁵ Y agregó: “Once dependencias nacionales dan separadamente la razón a las reclamaciones de los gobiernos provinciales, pero se descargan naturalmente las responsabilidades y no se obtiene de ellas nada de concreto, mientras una gran laguna adaptada para puerto internacio-

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, Santa Fe, 1961, p.3.

nal recibe el enorme caudal del tráfico ultramarino y deben hacerse proezas para dar cabida a los buques, están inactivos nuestros puertos que tienen capacidad para recibir hasta 10 mil toneladas, siendo una incongruencia que los trenes lleven hasta Buenos Aires, a través de 500 kilómetros, mercaderías que, naturalmente, debían descartar en Rosario y tarden 15 días en efectuar los viajes de ida y vuelta. Es menester que se libere al río de la Plata de la pesada carga del aparato burocrático para que sea, como ocurre en todos los países del mundo, el medio de transporte más barato”.¹⁶

La actuación de la cartera de Hacienda provincial

Un mes antes de que el gobernador pronunciara su conferencia sobre los problemas de los puertos argentinos en el Salón Blanco de la sede Rosario del gobierno santafesino, el equipo técnico del gabinete provincial, (que al mismo tiempo que abordaba este tema lideraba un replanteo de los índices coparticipables de impuesto, la creación y puesta en marcha del Consejo Federal de Inversiones, y el comienzo definitivo de los construcción del túnel subfluvial entre las ciudades de Santa Fe y Paraná), elaboró una publicación acompañado de croquis y evoluciones estadísticas, porque consideraba que correspondía al Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de Santa Fe de contribuir a la resolución de la cuestión de los puertos, proponiendo un texto legal integral para ser presentado en el Congreso Nacional.¹⁷

Se sostenía que la recuperación de los puertos de ultramar permitiría reconquistar el equilibrio económico de las distintas zonas del país; ya que el puerto de Buenos Aires absorbía entre el 80 y el 90% de las mercaderías introducidas por vía marítima al país, lo que además comprometía seriamente sus instalaciones. El resto de los puertos de ultramar, casi meramente exportadores, sufrían las consecuencias del grave descenso de la venta de productos agrope-

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ *Mensaje del gobernador de la provincia, doctor Carlos sylvestre Begnis y Memoria de la labor cumplida por cada ministerio*, leído ante la asamblea legislativa del 1 de mayo de 1960. Imprenta Oficial de la provincia de Santa Fe, Santa Fe, 1960, p. 128.

cuarios al exterior, que en un 90% eran productos agrícolas.¹⁸

Barcos de ultramar entrados a puerto en la Argentina

Puerto	1937		1957	
	Miles de toneladas	%	Miles de toneladas	%
Buenos Aires	7.406	65	8.647	76
Bahía Blanca	663	6	890	8
La Plata	185	1,6	973	8,6
Quequén	147	1,3	160	1,4
Rosario	1.859	16,3	257	2,3
Otros puertos	1.152	9,8	332,4	3,7

Rosario, desde 1937 a la fecha, es decir, en los últimos 20 años había pasado del segundo al quinto puerto en movimiento de toneladas, del 16,3% al 2,3% en tonelaje neto ingresado por buques de ultramar, siendo por lo tanto el puerto de más brusca caída, siendo aún más grave lo ocurrido en el de la ciudad de Santa Fe, que pasó de haber recibido 205 buques en 1937 a 6 en 1957. Se argumentaba que la causa de esta situación era la centralización industrial, pero en esta publicación santafesina se sostuvo lo contrario: era la consecuencia del puerto único, y esto era necesario así entenderlo si se pretendía el resurgimiento de las regiones interiores del país.¹⁹ Además se sostenía que si bien se podría atribuir muchos males a la falta de coordinación de transportes, aún las normas más oportunas no se cumplían. La prueba más reciente había sido el gobierno de facto que decretando una ley que disponía revisar las tarifas diferenciales ferroviarias y la creación de zonas francas no lo había cumplido. Por otra parte, si bien no les extrañaba que las compañías extranjeras hubieran fijado como puerto terminal Buenos Aires, “lo sorprendente era que tampoco los buques de nuestra bandera, los de FANU y los de

¹⁸ *El problema de los puertos argentinos, su reforma integral*, Gobierno de Santa Fe, noviembre de 1959, mim. p. 1.

¹⁹ *Ibidem*, p. 2.

la Flota Mercante Nacional penetren a nuestros ríos”.²⁰

Este documento del Gobierno de Santa Fe permite entrever la incidencia de Díaz Molano porque hay frases casi textuales con el trabajo señalado anteriormente como asimismo con las fuentes citadas, especialmente en las réplicas a los sostenedores del puerto único y lo propuesto en el ante proyecto de Ley General de Puerto anexo a esta publicación, que disponía de 57 artículos, ilustrados con de gráficos muy elocuentes acerca del organigrama futuro. El artículo primero determinaba que “los puertos y sus dependencias, dentro de la jurisdicción correspondiente, forman parte del dominio público de la Nación y serán administrados, por un sistema de gobierno autárquico y descentralizado”; el segundo: “Los puertos cumplirán función de carácter económico industrial, de acuerdo a las disposiciones de esta ley y su reglamentación, y bajo las directivas y normas complementarias que imponga el Ministerio de Transporte”; el tercero: “La Administración General de Puertos, seguirá gozando de la autarquía conferida por el decreto ley N.4263 del 7 de marzo de 1956, continuando bajo su dependencia los puertos de cabotaje. Ejercerá además, con respecto a los puertos de ultramar, el contralor administrativo, de legitimidad y de oportunidad; y artículo 4: “Los puertos de ultramar se constituirán en sendos entes autárquicos locales, que funcionarán con la autonomía propia de las Empresas del Estado”.²¹

El artículo 25 determinaba que el administrador de cada puerto de ultramar sería designado por el Poder Ejecutivo Nacional con acuerdo del Senado de la Nación, por un período renovable de cuatro años y el artículo 26, que este estaría integrado por seis vocales, tres designados por el sector público y tres por el privado. Correspondía al Consejo administrar los fondos y las utilidades, autorizar las obras ordinarias y extraordinarias que se estimaran convenientes, atender a la manutención y reparación de las obras nuevas y de las existentes, establecer las tasas portuarias, dictar las normas, instrucciones y reglamentos a los cuales debían sujetarse la administración y la explotación de los distintos servicios, etc.²²

²⁰ *Ibidem*, p. 3.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

Asimismo el gobernador adhirió e impulsó los estudios para la reactivación del puerto de Santa Fe²³. El 2 de enero de 1960 se iniciaron los actos del cincuentenario del puerto de Santa Fe, con un acto en homenaje al gestor de la obra de la construcción, el ex gobernador Rodolfo Freyre.²⁴ En el año 1959 se produjo una de las inundaciones más importantes de la historia del litoral argentino y que afectó a las provincias riverenñas, entre ellas Santa Fe. Este fue un motivo más para que la relación entre la provincia y el río fuera foco de análisis periodísticos. Por eso el gobernador decidió prestar pleno apoyo al Movimiento Pro Obras de Defensa del Litoral Argentino, que en el marco de la Universidad Nacional del Litoral daba a la cuestión una dimensión sudamericana²⁵, y a la creación del Centro de Estudios del Río Paraná (Cerpa), dependiente de la Facultad de Ingeniería de esa Universidad.²⁶ Con respecto a esta última iniciativa, en los considerandos del decano Alberto G. Davie, se afirmaba “Que pese a los grandes recursos naturales que el río Paraná pudiera ofrecer a las poblaciones cercanas a su curso, su aprovechamiento no había sido estudiado en ninguno de sus aspectos fundamentales”, y que por lo

²³ *Puertos Argentinos*, revista de la Administración General de Puertos, Año V, 1965. Número extraordinario dedicado al Puerto de Ultramar de Santa Fe en el año de su Cincuentenario.

²⁴ Contaba con dos diques, 1462 metros construidos en muro de granito; otro 1664 en taludes revestidos de piedra, y un canal de derivación, con 2364 metros de taludes formado con colchones y fajinaje y se encontraba en ampliación su puerto, que tenía 906 muelles con muro de hormigón armado. Disponía de 35 guinches eléctricos; un puente de embarque y cintas transbordadoras con capacidad de embarcar de diez buques de ultramar; y un gran Elevador Terminal de Santa Fe de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores con capacidad para 50 mil toneladas. Instalaciones que eran explotadas en un porcentaje muy reducido de su capacidad real. En un folleto de promoción establecía que su zona de influencia comprendía desde el norte de Rosario hasta Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. Prospecto Posición Geográfica y zona de influencia del puerto de Santa Fe. S/e y s/f.

²⁵ Carlos Santos Rosell, Conferencia de prensa organizada por el Movimiento Pro Obras de Defensa del Litoral Argentino, de la Universidad Nacional del Litoral.

²⁶ APCSB, resolución N° 613 del Consejo Directivo de la Facultad de Ingeniería Química de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 16 de junio de 1961.

tanto el desarrollo del litoral y de la Mesopotamia requería investigaciones seriamente realizadas sobre el aprovechamiento racional de una fuente de energía y vida de esta importancia.²⁷

También desde el gobierno provincial se acompañó las gestiones realizadas por las fuerzas vivas de la ciudad de Santa Fe, tendiente a obtener que el calado para la navegación del tramo Santa Fe Rosario fuera mantenido en 19 pies de profundidad, y protestando abiertamente por que la moderna draga adquirida para trabajar en el Paraná inferior fuera utilizada en las dársenas del “privilegiado” puerto de Buenos Aires. El 22 de agosto de 1961 el ministro Quilici elevó una nota al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, ingeniero Arturo Acevedo, explicitando su pleno apoyo a estos reclamos²⁸ y proponiendo la autonomía funcional de estos puertos como la mejor situación posible.²⁹

El titular de la cartera de Hacienda fue a la médula de la situación: había que adoptar “una nueva política orientadora del tráfico, removiendo escollos y a la vez organizando sistemas capaces de manejar los puertos dentro de una nueva dinámica... No innovar, en estos momentos significa mantener una irritante situación de desequilibrio

²⁷ Dicha comisión sugirió que mediante la construcción de diques laterales de poca altura, paralelos al cauce del río, las poblaciones ribereñas estarían defendidas de las crecientes y se obtendría el saneamiento de tierras inundables, utilizando al ejemplo el sistema implementado en el río Misisipi. Que el aprovechamiento integral se obtendría mediante la construcción de presas reguladoras que permitirían la navegación de alto bordo hasta Resistencia y Corrientes, mejorando la navegación del río, e intercomunicando las redes viales y ferroviarias de la Mesopotamia con Santa Fe y Chaco pero por sobre todo producir energía eléctrica. *El Economista*, 14 de octubre de 1961.

²⁸ APCSB, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

²⁹ “A esta altura de nuestra evolución económica, resulta inexplicable que estos verdaderos instrumentos de promoción, por inercia, desidia o ineptitud de funcionarios o sistemas, permanezcan indiferentes al proceso renovador que se ha impuesto al país”, y llegó a sostener que los resultados de cualquier innovación “jamás han de ser peores a los que estamos viendo y que son el producto de no innovar, propio de mentalidades fosilizadas por la inercia de años y encerradas en procesos burocráticos, inactuales e inaceptables por retrógrados” *Ibidem*, versión mecanografiada, p. 2.

y de inadecuada utilización de la infraestructuras. No se concibe, por ejemplo, que el puerto de Rosario, cuyo hinterland abarca una población aproximada de cuatro millones de habitantes (el 20% de la población total del país), sólo acuse un movimiento de importación que rara vez pasa del 5% de las importaciones totales de la República”.³⁰

Y agregó “no innovar, en estos momentos, significa seguir una política de servidumbre con respecto al bien llamado puerto único, olvidando que ese puerto –el de Buenos Aires- resulta actualmente el puerto argentino de ultramar más caro” (un 36% más que el de Rosario), sosteniendo esta afirmación con un artículo publicado en la especializada obra “The Mar Yoar Book”, edición de 1960, que demostraba que los puertos del interior eran más baratos que el de la capital de los argentinos, fundamentalmente porque las embarcaciones podían operar sin necesidad de remolcador.³¹ No sólo era el puerto único era el más caro de la Argentina, sino uno de los más costosos del mundo tal como él había tenido oportunidad de constatarlo en visita a instalaciones portuarias del viejo mundo.³²

Pero, sin lugar a dudas, el proyecto más audaz del gobierno santafesino en este sentido fue optar por solicitar la transferencia precaria a la provincia de dichos puertos por un convenio que no prosperó. El borrador de ese proyecto de convenio que suscribirían en 1961 el ministro nacional y provincial de Obras Públicas, decía: “El Poder Ejecutivo Nacional, autorizado expresamente al efecto por el artículo 27 de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio de 1961, N. 15.796, transferirá en forma precaria al gobierno de la provincia de Santa Fe, los bienes afectados a la prestación de los servicios portuarios nacionales ubicados en las ciudades de Santa Fe y Rosario, sin que ello implique en forma alguno el menoscabo al pleno ejercicio de la jurisdicción y poder de Policía que compete al gobierno federal”.³³

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

³³ Ambas partes designarían una comisión de seis funcionarios, tres por cada una, que tendría a su cargo la confección de los inventarios, estados de cuenta e instrumentos de los bienes transferidos, y del personal. Debería co-

Paralelamente, la ciudadanía y fuerzas vivas de Villa Constitución y autoridades provinciales de que la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, iniciaron una campaña tendiente a exigir ante el Congreso la urgente reparación del puerto local, paralizado por falta de conservación, afectando la producción de los departamentos del sur.³⁴

El proyecto de descentralización portuaria en el Congreso

Por su parte, los legisladores ucristas de Santa Fe impulsaron en el Congreso de la Nación la sanción de un proyecto de ley para consagrar el gobierno autárquico y descentralizado de los puertos, e insistieron con mociones que permitieran el tratamiento sobre el ordenamiento ferroviario, de puerto y vivienda. Rosario aún estaba afectada por el movimiento desacompañado de sus trece estaciones de pasajeros, quince playas de carga, innumerables ramales y accesos (en total 500 hectáreas), que alteraban la vida de los barrios al limitarlas en posibilidades de comunicación, salubridad y calidad de vida.³⁵

En la sesión del 23 de agosto de 1961 ingresó formalmente a la Cámara el mencionado Proyecto de Ley elaborado por el gobierno santafesino (de autoría intelectual de Díaz Molano), con un fundamento que respondía textualmente a la ya mencionada publicación del ministerio de Hacienda provincial *El problema de los puertos argentinos, su reforma integral* afirmando que la iniciativa presentada pretendía conquistar en breve tiempo el equilibrio económico de las distintas zonas del país. Denunció que el decreto ley 3.844 que dispuso revisar las

rrer por cuenta exclusiva de la provincia la conservación, reparación o puesta en funcionamiento de las máquinas e instalaciones, y no podría alterar o modificar las tarifas vigentes a la fecha en el convenio sin el previo consentimiento del gobierno nacional. APCS, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

³⁴ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, año 1961, tomo III, Sesiones Ordinarias, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p.2197.

³⁵ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Tomo I, reunión del 30 de mayo de 1961, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 429.

tarifas diferenciales ferroviarias que afectaban en especial a los puertos de Santa Fe, Bahía Blanca y Rosario no había sido cumplido, y como consecuencia se seguían enviando las cargas hacia Buenos Aires; y que las leyes que oportunamente dispusieron crear zonas francas en los puertos de Santa Fe y Concepción del Uruguay nunca fueron cumplidas. Luego de subrayar el efecto positivo de los sistemas de tráfico fluvial en Estados Unidos de Norteamérica y Alemania, afirmó que en Argentina los trámites administrativos requeridos al efecto eran más lesivos que los obstáculos propios de la navegación³⁶, aseguró.

Se pudo constituir en la Cámara de Diputados una Comisión Especial de Fomento de Puertos y Vías Navegables, integrada por doce diputados, de los cuales seis lo eran por Buenos Aires, dos por Chubut y cuatro por provincias del litoral: el correntino Miguel Gili, los entrerrianos José Larroca y Miguel Parente, y la santafesina Palmira Grandi de Martín. Es decir, luego de tanto bregar, el desarrollismo santafesino y su proyecto de ley sobre puertos, quedó representada en dicha comisión por una sola comprovinciana. Poco se avanzó, y en la última sesión de prórroga, en octubre de 1961, y para que la misma pudiera mantener viva la iniciativa se solicitó que se prorrogara el funcionamiento de la hasta el cumplimiento de su cometido.³⁷

La política portuaria coincidía con el programa de expansión industrial de la provincia la que había proyectado una Corporación de Desarrollo y Fomento Industrial de la Provincia de Santa Fe, la que fue elaborada por un grupo de técnicos aportados por el Consejo Federal de Inversiones. El ingeniero Díaz Molano fue el director del proyecto.³⁸ Quilici también impulsó con sus pares de Hacienda Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos, la posibilidad de encarar, también a través del Consejo Federal de Inversiones, que por otra parte el presidía, un estudio integral sobre el “Desarrollo y la comple-

³⁶ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Tomo IV, reunión 32, del 23 y 24 de agosto de 1961, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 2.400.

³⁷ *Cámara de Sesiones de la Cámara de Diputados, año 1961*, Tomo VI, período de prórroga, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 4075.

³⁸ *Santa Fe en el desarrollo argentino*, Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, provincia de Santa Fe, Buenos Aires, 1961.

mentación económica interregional Mesopotamia-Litoral”, en la cual el río Paraná fue el eje geográfico fundamental (Jarman, 1960: 12).

El lento camino hacia la constitución de los entes administradores locales

Derrocado el presidente Frondizi por un nuevo golpe militar, la provincia de Santa Fe fue intervenida. Luego de un nuevo llamado a elecciones asumió la presidencia de la República Arturo Illia y la gobernación santafesina Aldo Tessio. La inestabilidad política del período no fue un obstáculo para que la tan esperada reactivación del puerto comenzara a producirse a partir de la década del 60, superándose el bajo nivel de la década anterior. Esto fue posible gracias a las extraordinarias cosechas de 1961-1962 las que sin embargo pusieron de manifiesto todos los inconvenientes derivados de las faltas de instalaciones portuarias acordes para el embarque.³⁹

Siguió rigiendo al puerto de Rosario la Administración General de Puerto, con un administrador local y una Junta Consultiva. Esta última, en estrecha relación con las asociaciones intermedias y los diarios locales, protestaron con cada decisión que consideraban lesiva a los intereses locales.⁴⁰ En 1965 recuperó el primer lugar como puerto exportador de granos del país y para el quinquenio 1967-1971 llegó a ser el primer exportador del total del conjunto de granos. La situación del puerto de Santa Fe también mostró una recuperación, en comparación con la década del 50. Las rutas de asfalto construidas contribuyeron a que la salida cerealera del departamento Las Colonias optara por la utilización de camiones y ferrocarriles para hacerlo directamente por Buenos Aires y Rosario. Que este último puerto hubiera recuperado parte de su rango como terminal exportadora de cereales no significó que durante la década del 60 se revirtiera el proceso de deterioro de todas sus instalaciones y elementos de trabajo (Tica, 1989: 262). La prensa local advertía entonces que siendo su puerto uno de los principales exportadores “seguía paralizado” en su operatividad a causa de seguir fomentándose la política del “puerto único”, abarrotado y antieconómico. El Canal Mitre, tan reclamado

³⁹ *La Capital*, 23 de marzo de 1962.

⁴⁰ *Ibidem*, 7 de enero de 1966.

aún no se había concretado.⁴¹ A pesar de ello las cifras del quinquenio 1967-1971 señalaron a Rosario como el primer puerto exportador del conjunto total de granos exportados ya que por su puerto salió el 31,1% de todo lo embarcado en ese periodo (con un promedio anual de los volúmenes fijos importados de 1.885.800 toneladas) mientras a Buenos Aires le correspondió el 27,9% (Castagna-Woelflin, 1994: 31).

Recién en 1970, y luego de diez años de sostenido crecimiento en el volumen de las toneladas exportadas, se puso en marcha el denominado Plan Regulador del Puerto Rosario, que comprendió la planificación integral de toda la zona portuaria.⁴² La licitación pública fue efectuada por la Administración General de Puertos y se trataba de la construcción de distintos muelles de hormigón armado, emplazados desde el bulevar 27 de Febrero hacia el sur, con una longitud de 616 metros, estando prevista su habilitación para 1972; y de un silo con capacidad de 30 mil toneladas. Se esperaba de esta manera poder desplazar el puerto hacia el sur corriéndolo del centro de la ciudad, en pleno proceso de desarrollo edilicio. Asimismo se garantizaría una profundidad de 30 pies pudiendo acceder grandes buques de ultramar. La obra, que según el presupuesto oficial estaba estimada en 9.463.626 pesos, sería realizada en un 50% con fondos de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, y el resto con fondos provenientes con recursos de explotación.⁴³

En 1969 quedó inaugurado definitivamente el Túnel Subfluvial Santa Fe Paraná iniciado en las gestiones de los gobernadores Sylvestre Begnis y Uranga, de Santa Fe y Entre Ríos respectivamente. Ambos representaban al sector antifrigerista del Movimiento de Integración y Desarrollo (MID). En junio de 1971, Juan Quilici, el ex ministro de Hacienda de la provincia, asumió como Ministro de Hacienda y Finanzas del presidente de facto teniente general Alejandro A. Lanusse,⁴⁴ cargo en el que permaneció apenas cuatro meses y 13 días. En esos días recibió una delegación de la Federación Económica de la provincia de Santa Fe quién entre otros puntos solicitó la

⁴¹ *La Capital*, 1 de marzo de 1970.

⁴² *Ibidem*, 16 de abril de 1969.

⁴³ *Ibidem*, 20 de enero de 1970.

⁴⁴ *La Nación*, 3 de junio de 1971.

provincialización de los puertos sobre el Paraná.⁴⁵ Si bien durante gestión continuó proclamando la descentralización económica, el fomento del desarrollo regional (con la creación de un fondo específico) y el aumento del sistema de coparticipación federal de 38,71% al 46%,⁴⁶ poco margen tuvo para adoptar alguna medida al respecto, más, cuando fue reconocido por todos que el Ministerio de Hacienda y Finanza disponía de funciones tan recortadas que no podía adoptar políticas de fondo, más aun teniendo en cuenta su carácter provisorio.⁴⁷

La inauguración de la primera etapa de la restructuración del puerto de Rosario, que comprendió la habilitación del Puerto Sur, entre avenida Pellegrini y Saladillo, recién pudo inaugurarse durante la presidencia de María Estela Martínez de Perón, y la segunda gobernación de Carlos Sylvestre Begnis, quien a partir de 1975 rompió con el Movimiento de Integración y Desarrollo y con el Frente Justicialista de Liberación (Frejuli) que lo había llevado al poder y fundó su propio partido: Movimiento Línea Popular, lo que implicó un cambio de gabinete y que convocara nuevamente a Juan Quilici a ocuparse de la cartera económica provincial. Durante su primera gestión, sostuvo que los puertos de ultramar sólo de exportación implicaban otra forma de colonialismo, de dominio de los mercados internacionales sobre los regionales, y de dominio de las metrópolis, como Buenos Aires, sobre las del interior como Rosario. Hacia 1975 afirmó que la concentración económica era más grave que quince años antes: “Este desequilibrio tan tremendo que se manifiesta en todo lo que se produce en las provincias se resume en la capital federal, donde actúan fuerzas nacionales y extra nacionales que facilitan la tarea de los intereses multinacionales. No se tienen en cuenta al productor y los beneficios quedan invariablemente en Buenos Aires”. En su beneficio, opinó, se dismanteló el puerto de Rosario, que también debía ser de importación y exportación industrial y no sólo de cereales. De esta manera se podrían ir creando en el interior “focos que mantuvieran su autonomía en el manejo de la economía”.⁴⁸

⁴⁵ *La Capital*, 23 de julio de 1971.

⁴⁶ *Clarín*, 31 de agosto de 1971.

⁴⁷ *La Capital*, 17 de octubre de 1971.

⁴⁸ *Línea Popular*, Buenos Aires, Año II, N. 12, noviembre de 1975.

En 1976 se produjo un nuevo golpe de Estado que implantó una dictadura cívico militar en la Argentina, y la provincia volvió a ser intervenida. En diciembre de ese año se inauguró el Canal Emilio Mitre, que unió al río de la Plata con el Paraná de las Palmas, cuyas obras habían sido suspendidas en 1930, acortando las distancias⁴⁹. Este hecho, tuvo implicancias directas en el incremento de las toneladas de cereal que se exportaron ya que el puerto de Rosario volvió a recuperar y aún a superar los índices anuales de toneladas embarcadas en la década del 30, con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial, cuando únicamente fue superado por los puertos de Montreal y de Nueva York en cuanto al monto de granos exportados.⁵⁰

En 1985, el puerto rosarino alcanzó el máximo valor histórico de cereales y subproductos, al superar las nueve millones de toneladas, seguido por el de Bahía Blanca, en tanto que los puertos santafesinos de Villa Constitución, San Lorenzo y Santa Fe se ubicaron en cuarto, sexto y octavo lugar respectivamente. Por entonces la Nación desafectó del uso portuario y transfirió a la Municipalidad los terrenos y muelles ubicados entre calle Sarmiento y San Martín, con la finalidad concreta de posibilitar la construcción del Parque de España. Este fue el inicio de un proceso que permitió a los rosarinos recuperar en su zona central el acceso a su río mientras que el puerto perdió cada vez mayor relevancia ante el crecimiento del complejo de terminales agroexportadores Puerto San Martín-San Lorenzo (Castagna-Woelflin, 1994: 31).

Entre 1958 y 1976, el “sylvestrismo” santafesino, contrario al predominio de Frigerio en el entorno frondicista y luego en la conducción central del MID, consideró al puerto de Buenos Aires como el principal obstáculo para el desarrollo integral de la Argentina, y en este sentido Frigerio representaba, en la visión del sector, el predominio de un estilo de conducción partidaria centralista con su correlato en lo económico. El cambio de legislación tan solicitada y promovida por Sylvestre Begnis tuvo lugar recién en 1990, cuando el gobierno nacional proclamó la descentralización portuaria a nivel nacional, revertiendo la política que había dominado en la materia durante casi

⁴⁹ *Ibidem*, 1 de marzo de 1970.

⁵⁰ Revista de Rosario, auspiciada por la Municipalidad de Rosario, 1980.

medio siglo. En 1992 se creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y se disolvió la Administración General de puertos. Ese mismo año se dictó la nueva ley de puertos que obligó a las provincias a crear entes específicos que se hicieran cargo de los Puertos de Rosario y Santa Fe, como paso previo a la transferencia de los mismos. En 1993 se llamó a licitación pública nacional e internacional para la modernización, ampliación, operatoria y mantenimiento de la señalización y dragado del río Paraná. Se adjudicó al Consorcio Hidrovías S.A. En 1994 se transfirieron a la provincia de Santa Fe, a título gratuito, los puertos de Villa Constitución y Puerto General San Martín, y se pasaron el puerto de Santa Fe y Rosario a entes administradores. El 31 de octubre de 1994 se creó el Ente Regulador del Puerto de Rosario (ENAPRO). Recién el 1 de enero de 1996 se habilitó la primera etapa de las obras de dragado, con 28 pies de calado a Rosario.⁵¹

Bibliografía

- Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación.* (1962). tomo III, Sesiones Ordinarias Correspondientes a 1961, Buenos Aires: Congreso de la Nación.
- Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación,* Tomo I, Sesiones Extraordinarias. Buenos Aires: Congreso de la Nación.
- Díaz Molano, E. (1958). *Rosario y la futura ley general de puertos,* temas del transporte. Rosario: FATA.
- Demartini C. (1958), *Los puertos santafesinos y el desarrollo económico nacional,* Santa Fe: Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de la provincia de Santa Fe.
- Castagna A., Woelflin, M. (1994). *Informe sobre el puerto de Rosario.* Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Facultad de Ciencias Económicas y Estadística. Escuela de Economía. Instituto de Investigaciones Económicas, (1997). *Sistema portuario en la región de Rosario,* un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad. Rosario: Fundación Banco Municipal.
- Jarma A. (1961). Posibilidades económicas de Santa Fe en la

⁵¹ *Sistema portuario en la región de Rosario,* un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad. Facultad de Ciencias Económicas y Estadística. Escuela de Economía. Instituto de Investigaciones Económicas, Rosario, diciembre de 1997, p. 36.

- complementación regional. Santa Fe: Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de la provincia de Santa Fe.
- Ministerio de Hacienda, Economía e Industria de Santa Fe (1959). *El Problema de los Puertos Argentinos, su reforma integral*. Santa Fe.
- Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, provincia de Santa Fe, (1961). *Santa Fe en el desarrollo argentino*, Santa Fe: Imprenta Oficial.
- Puertos argentinos* (1965). Nro. Extraordinario dedicado al Puerto de Ultramar de Santa Fe en el año de su Cincuentenario. Administración General de Puertos.
- Tica de Vitantonio P. (1989). Rosario: Hacia su expansión, 1962-1989. En *Rosario*, tomo II. Rosario: Fundación Banco de Bostón.

Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII

María Claudia Errecart

Introducción

Las fuerzas económicas que venían operando desde el siglo XVII en río de la Plata tuvieron su coronación con las medidas estratégicas que llevó adelante la monarquía española a fines del siglo XVIII. Estas constituyeron, en cierta medida, un reconocimiento al “espacio económico”¹ preexistente en la región, al cual estaban vinculados (entre otros) sectores sociales ligados a la producción, circulación e intercambio de bienes y servicios. Estos grupos económicos debieron adaptarse a las disposiciones españolas y accionar dentro de un nuevo marco legal.

La región Río de la Plata, poseía ciertas características geográficas intrínsecas que le permitían acceder a los mercados interiores y ultramarinos y establecer el vínculo entre ambos circuitos.² Dentro de esta, el “complejo portuario rioplatense”³, desde su estratégica conformación, constituía el eje articulador de la región con otros espacios económicos.

¹ Es entendido, no como un espacio geo-económico o territorial, sino como un espacio abstracto, un conjunto de fuerzas que guardan relación entre sí en términos económicos. Para mayor información ir a: **Perroux** (1950).

² El primer tramo del camino hacia el Norte se encontraba dentro de la región Río de la Plata, la cual se puede ver a través del trabajo de Fernando Jumar, (2012: 126).

³ Para ver su constitución y dinámica Jumar. (2012)

La situación coyuntural de fines del siglo XVIII, amerita una revisión de los espacios económicos y sus circuitos interiores, para poder establecer así las continuidades y las rupturas que pudieron surgir del nuevo ordenamiento territorial. En este caso específico, la mirada se centra en el camino que unía Buenos Aires con Potosí y todos los paisajes que lo componían. El paisaje aquí “podría ser definido [...] como un área compuesta por una asociación distintiva de formas, tanto físicas como culturales” (Carl O. Sauer, 2006) .Se parte de la hipótesis de que los paisajes pudieron tener cierta influencia en la construcción de las primeras rutas y caminos, y condicionar luego el ordenamiento político territorial durante la etapa virreinal. El único elemento de quiebre estructural lo constituirían el comercio y el desarrollo de nuevas tecnologías que permitirían superar los límites del paisaje y las jurisdicciones, creando nuevos espacios. Se busca establecer los antecedentes que luego devendrían en las nuevas configuraciones territoriales durante el siglo XIX.

El presente trabajo se propone revisar viejas postulaciones, presentar nuevos planteos y problemas y hacer nuevos aportes al universo historiográfico sobre las cuestiones relacionadas con el circuito que conectaba Buenos Aires con las provincias del norte del Virreinato del Río de La Plata. Se trabajará con dos fuentes: la primera son las guías de aduana de entrada a Buenos Aires, durante el transcurso de un año tomado al azar (1783). La segunda es un libro de viajero: “*El lazarillo de ciegos caminantes: desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*” de Concolorcorvo. La meta es conocer los paisajes intermedios y establecer los recorridos para lograr una mirada más acabada de la cuestión.

Los caminos como elementos de articulación

Dentro de la historiografía, diversos autores han abordado aspectos de la circulación mercantil en América y los problemas derivados de los caminos y los transportes en el Antiguo Régimen. Autores como Enrique M. Barba (1956), Walter B. L. Bose (1933), Héctor Pablo Pérez Ángel (2009), Luis Garay (2007) y María Luisa Pérez González (2001) han centrado la mirada en las rutas y caminos de la época. Barba estudia la constitución y las características de los caminos que unían Buenos Aires con otras regiones, y sus variaciones en el tiem-

po. Bose reproduce el sistema de correos, durante el período virreinal. En el caso de Pérez Ángel, éste destaca la importancia de los caminos reales para el desarrollo de las diferentes regiones sudamericanas y atiende los aspectos que hicieron a su constitución y mantenimiento. Por su parte, Garay reconstruye los caminos de la conquista en Santiago del Estero y sus nuevas configuraciones atendiendo aspectos que hicieron a sus constituciones, como el comercio, el dominio real sobre el territorio y la articulación entre los diferentes pueblos de indios. Finalmente Pérez González se interesa en la legislación española vinculada con los caminos reales en América.

Dentro de un marco más escueto, otros autores han reconstruido algunos tramos de las rutas que vinculaban los diferentes pueblos o postas, para analizar diversos aspectos de las economías regionales. Silvia Palomeque (1992), Viviana Conti y Gabriela Sica (2011), Romina Zamora (2011), Sara Mata de López (1996) y Estela S. Noli (2001) se encuentran en este orden. Palomeque estudia las diferentes zonas productivas de Santiago del Estero y su articulación con el mercado, en la primera mitad del siglo XIX, para encontrar una explicación a su posterior decadencia. Conti y Sica analizan la arriería andina en el Antiguo Régimen. Zamora se introduce en la problemática del abastecimiento urbano en San Miguel de Tucumán, a fines del siglo XVIII. Mata de López se interesa por el crédito mercantil en Salta, para la misma época. Y Noli, finalmente, reconstruye la realidad socioeconómica de los carpinteros de Marapa y su inserción en la economía del siglo XVII.

En otro orden, desde una problemática distinta, otros autores debaten sobre la conformación de los espacios y los territorios durante el Antiguo Régimen. Los problemas relacionados con los caminos se encuentran de manera implícita en estos trabajos. Ruggiero Romano (2004), Darío G. Barrera (2002) y Mata de López (2000) se ubican en esta categoría. Romano muestra la incidencia de las dificultades en el transporte y los caminos en el sistema económico americano entre los siglos XVI y XVIII. Barrera cuestiona el determinismo económico en la constitución de los espacios. Por su parte, Mata de López, desde la historia regional, se interesa por las continuidades y rupturas que se desarrollan en el espacio andino y el noroeste del actual territorio argentino durante las primeras décadas del siglo XIX.

En esa misma línea, pero dentro de una perspectiva puramente teórica, los trabajos de Ryszard Edward Rózga-Luter y Celia Hernández-Diego (2010), y de Nidia R. Areces (2006) sobre los estudios regionales echan luz sobre las dificultades que encierran estos abordajes específicos. Rózga-Luter y Hernández-Diego presentan los distintos enfoques existentes en torno al concepto de región, y sus aportes en el marco de la geografía cultural. Por su parte, Areces analiza las ventajas y desventajas de este enfoque historiográfico.

Sobre la fuente aquí tratada, algunos autores han expuesto los peligros que encierra el empleo de los relatos de viajeros. Entre ellos se encuentran: Elena Altuna (2002) y Luis Fabio Xammar (1940). Altuna analiza las distintas etapas de dominio español sobre América, a través de la narrativa de los caminantes. Xamar en su ensayo busca los elementos románticos en la obra de Concolorcorvo para ubicarlo en el contexto de esta corriente literaria.

Los trabajos que han utilizado la obra de Concolorcorvo, lo han hecho en el contexto de las historias regionales, para ver algunos elementos como los transportes y sus características, cuestiones relacionadas con la geografía o simplemente destacar algún que otro aspecto del comercio o la sociedad a fines del siglo XVIII. En el presente trabajo se busca con esta fuente reconstruir la ruta hacia el Norte, desde Buenos Aires a Potosí, con la ayuda de la bibliografía existente sobre las distintas regiones que la componen.

Las fuentes y el método

El estudio de la ruta a Potosí, debido a su complejidad, demanda el uso de diversas fuentes. Esto permite un abordaje en el que se pueden considerar distintas variables como la económica, la política o la social. En este caso específico, se utilizarán dos fuentes de distinta categoría. La primera la constituyen las guías de aduana de entrada a Buenos Aires, durante el año 1783, (período elegido al azar) para dar cuenta de la variedad de bienes que circulan en dirección al puerto. Esta fuente se generaba cuando un comerciante quería poner en circulación algún bien y elaboraba una nota para tal fin. Esta nota al pasar por la aduana, y con la firma del funcionario de turno y las cargas fiscales, se convertía en guía. De esta fuente se pueden extraer datos como nombre del transportista, transporte, origen y cantidad

de bienes, valor de aforo, destino y comerciantes involucrados en el intercambio comercial.

La segunda fuente la conforma un relato de viajero, lo cual invita a revisar varias cuestiones en base a la construcción del discurso que contienen. En primer lugar, se debe tener en cuenta el mensaje implícito en el relato, que define de algún modo a la persona que lo construye. En segundo lugar, el contexto en el que escribe y con qué finalidad lo hace. Por último, se debe conocer el estrato social al que se adscribe el autor.

Los viajeros recorrían los territorios americanos recopilando información, que luego plasmaban en cuadernos y notas. Detallaban en manuscritos las características de las zonas que recorrían, las situaciones por las que atravesaban, los sujetos con los que interactuaban y los detalles de los espacios donde se establecían. Las narraciones, plagadas de adjetivaciones, eran el resultado de un análisis subjetivo que respondía en algunos casos a intereses ajenos a la narrativa en sí misma. De igual modo, aquellos sujetos que no depositaban en sus escritos una mirada intencional del entorno, no lograban desprenderse del bagaje cultural que los acompañaba y que se filtraba en las apreciaciones que hacían.

La obra, que sirve de fuente para este trabajo, pertenece a (Don) Calixto Bustamante Carlos, Inca, alias Concolorcorvo, natural del Cuzco, que acompañó al comisionado (Don) Alonso Carrió de la Vandera en su viaje desde Buenos Aires hasta Lima para organizar los Correos y Estafetas y ajustes de las Postas desde Montevideo. Se basa en las memorias de éste último (Bose, 1940).⁴

A través de esta fuente cualitativa se propone un nuevo recorrido, haciendo un alto en cada pueblo, rincón, paraje, posta o esquina del camino. Al mirar la ruta se descuidan los paisajes que la conforman y nutren permitiendo la circulación mercantil. El camino hacia el norte del Virreinato se valía de lugares intermedios en los cuales se intercambiaban productos e información.

⁴ Existe una controversia con respecto al autor de la obra. En algunos casos se le atribuye a (Don) Alonso Carrió de la Vandera, pero algunos autores como Walter B. L. Bose (1940) consideran que quien escribe en realidad es (Don) Calixto Bustamante Carlos, el cual acompañaba a Carrió de la Vandera en su viaje.

Además del análisis de las fuentes mencionadas, la tarea reconstructiva invita también a revisar lo escrito hasta el momento. Los estudios de caso y los trabajos que analizan las historias locales, más allá de sus postulaciones teóricas o enfoques, brindan datos sobre la producción y el intercambio mercantil y las conexiones lugareñas. Estos avances empíricos permiten ir pergeñando un mapa teórico congruente a la dinámica del espacio.

La tarea es estudiar los caminos que vinculaban distintos puntos de las regiones, para ver cómo estaban constituidos en su totalidad, con todos los lugares intermedios. Al introducir la variable del paisaje como elemento constitutivo esencial se puede ver el vínculo entre la producción y la circulación dentro del circuito económico.

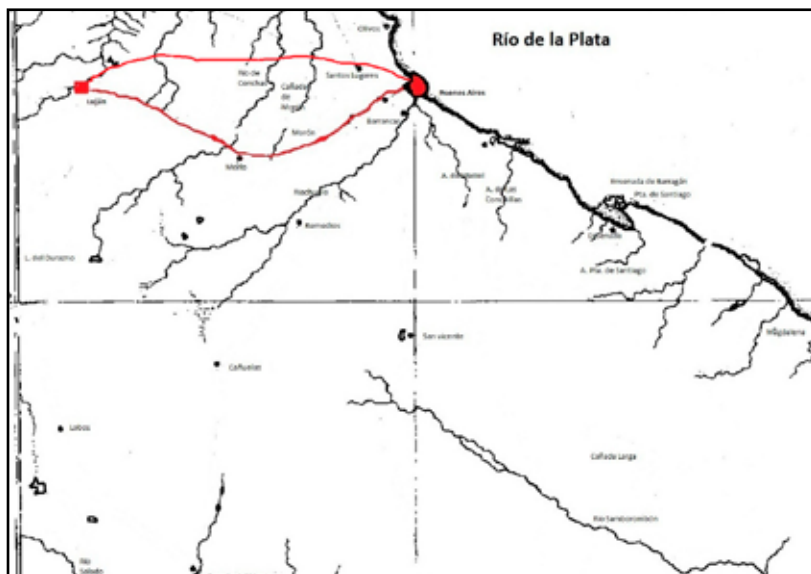
El itinerario

Uno de los primeros problemas que se presentan, al querer reconstruir una ruta, es la distancia en términos espaciales, ya que las mediciones antiguas respondían a otros parámetros que las actuales. En épocas pasadas las distancias se medían por el tiempo que se tardaba en recorrerlas, teniendo en cuenta algunas variables como las características del transporte y del paisaje (Garza Martínez, 2012: 194). Es decir que la medición del tiempo era el factor determinante para calcular los recorridos durante el Antiguo Régimen. Aquí, el término “leguas” solo es utilizado como referente para diferenciar las distancias entre unos u otros puntos del camino, respetando el sentido que tiene en la fuente.

El camino hacia el norte tenía varias alternativas. El primer trayecto desde Buenos Aires a Luján se podía realizar por dos vías: una, por el oeste, a través de la capilla de Merlo y la otra, por el este, por los bañados de las Conchas. La región oriental era fértil, con sembrados de maíz y trigo, ganado y árboles frutales, donde se destacaban los durazneros. El recorrido por el oeste se hacía a través de pastizales y cardos hasta llegar a la villa de Luján, cruzando un riachuelo con el mismo nombre (Concolorcorvo, 1963: 51-53). Desde fines del siglo XVI, la guardia de Luján era uno de los puntos obligados de tránsito para las carretas y mulas que iban hacia el norte. En el siglo XVIII, el gobernador Vértiz continuó con esta disposición, para evitar el fraude y el contrabando. Luján se consolidó así como uno de los

puntos principales dentro del circuito mercantil rioplatense (Barba, 1956: 21). En el siguiente mapa se puede apreciar este primer tramo de la ruta:

Mapa 1: Trayecto de Buenos Aires a Luján, en el camino de postas a fines el siglo XVIII



Fuente: elaboración propia.

Desde la villa de Luján la distancia era de diez leguas hasta Areco. En Areco, se criaba ganado mular, que luego era llevado a los invernadores de Córdoba. También se podía ver vacunos y caballos en los campos. Un pequeño río daba nombre a este pago, al igual que al siguiente paraje: Arrecife. En Arrecife, las familias se dedicaban a la cría de vacunos y mulas, como en Areco. Distante diez leguas de Arrecife se encontraba Pergamino, y desde allí hasta India Muerta, 16 leguas con poco agua y algunos criadores de ganado distribuidos en las tres primeras leguas de travesía. En las trece leguas restantes, los únicos animales que parecían habitar la campaña eran los avestruces. Desde allí en adelante, eran veinticuatro leguas del mismo paisaje agreste, con algunas lagunas pequeñas, que servían de bebederos

al ganado cimarrón. La primera etapa terminaba en la Esquina de la Guardia o Carcarañar. En este paraje terminaba la jurisdicción de Buenos Aires y comenzaba la de Córdoba, con un total de ochenta y cuatro leguas recorridas (Concolorcorvo, 1963: 53).

Una parte del camino hasta Pergamino, dentro de la jurisdicción de Buenos Aires, se encontraba integrada a la región río de la Plata y algunas producciones locales estaban destinadas al mantenimiento de la ruta comercial: los corderos, aves de corral y huevos servían de alimento en la campaña a los transeúntes o contribuían a sostener el complejo portuario rioplatense en funcionamiento. En el caso del ganado, el vacuno era faenado y los cueros se enviaban al puerto para el comercio trasatlántico. Las mulas estaban destinadas a los circuitos interiores (Jumar, 2012: 135).

Al seguir la ruta, dentro de la jurisdicción de Córdoba, cambiaba el paisaje. En el primer tramo había que bordear el río Tercero. En sus orillas crecían sauces, chañares y algarrobos. Habitaban estas tierras algunos pequeños criadores, que también poseían sembrados de trigo y cebada. El durazno era la fruta más común. A cinco leguas del río Tercero aparecía el río Segundo, con tierras más estériles que las anteriores. En el último tramo, antes de llegar a Córdoba, surgía un monte que proveía a la ciudad de leña y maderas para la construcción. Desde Córdoba hasta Cachi, comenzaba una zona de montes salpicados de claros, donde los lugareños tenían sus granjas con corderos, gallinas y algunos tubérculos. Continuaba el camino entre ríos y lagunas que permitían la cría de ganado vacuno y caballar. En esta zona abundaba la cochinilla (Concolorcorvo, 1963:57). El cuadro 1 muestra los sitios en la ruta dentro de la jurisdicción cordobesa.

Según el cuadro, la jurisdicción cordobesa sumaba 113 leguas, salpicadas de ríos y montes y una variada fauna y flora silvestre. Quince postas se encontraban distribuidas dentro de este territorio, con una distancia entre ellas que rondaba entre las tres y las dieciséis leguas. La ciudad de Córdoba era la cabecera que controlaba la región y se ubicaba casi en el punto medio del territorio: a sesenta y seis leguas al norte de donde comenzaba su jurisdicción lindante con Buenos Aires y a cuarenta y siete leguas de su punto septentrional más alejado. Córdoba es señalada por diversos autores como un centro neurálgico del comercio durante los siglos XVI y XVII (Assadourian, 1973) y posteriormente, en el siglo XVIII (Palomeque, 1989). Su

ubicación espacial le permitía constituirse en un punto obligado para las diversas rutas mercantiles de la época.

Al salir de la jurisdicción cordobesa, en Cachi, comenzaba la de Santiago del Estero y se extendía por 88 leguas hacia el norte. Seis sitios de descanso se destacaban en este tramo, con una población escasa, según dichos de Concolorcorvo (1963: 69). En el cuadro 2 se pueden ver los intersticios de la ruta:

Cuadro 1: Sitios y postas dentro de la jurisdicción de Córdoba

De la Esquina de la Guardia a la Cabeza de Tigre	7 leguas
Al Saladillo de Ruy Díaz	5 leguas
A la esquina de Castillo	9 leguas
Al Fraile Muerto	2 leguas
A la Esquina de Colman	8 leguas
A la esquina de Paso de Ferreira	3 leguas
A Tío Pugio	5 leguas
A los Puestos de Ferreira	3 leguas
A Ampira	10 leguas
Al Río Segundo	5 leguas
A Córdoba	9 leguas
A Sinsacate	14 leguas
A La Dormida	16 leguas
A Urahuerta	10 leguas
Al Cachi	7 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963).

Cuadro 2: Jurisdicción de Santiago del Estero

Del Cachi al Portezuelo	9 leguas
A Ambargasta	7 leguas
A Ayuncha	30 leguas
A Chañar Pugio	14 leguas
A Santiago del Estero	8 leguas
A Vinará	20 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

En la tabla anterior se pueden apreciar las distancias dilatadas, entre las diversas postas que conformaban la jurisdicción. Entre Ambaragasta y Ayuncha había treinta leguas de trayecto que requerían de ciertos bastimentos extras para la travesía. Los habitantes del lugar proveían de variados alimentos a los viajeros a través del comercio. La ciudad de Santiago del Estero, al igual que Córdoba, servía como centro de internación del ganado mular destinado al norte. La región se presentaba salitrosa y seca para los viajeros, pero en análisis posteriores se ha determinado que esto se debía a dos motivos: en primer lugar, la época en que circulaban las carretas por la zona era la de mayor sequía, porque permitía el tránsito. El otro motivo era porque se circulaba por los caminos alejados de los ríos y sus posibles crecientes (Palomeque, 1992: 10-13). El paisaje, más allá de estas cuestiones, es distinto a los recorridos por el viajero y marca su concordancia con los límites jurisdiccionales. Dentro de las actividades productivas de la región, se destacaban la recolección de la algarroba y la producción de tejidos que luego se comerciaban (Palomeque, 1992: 27-45).

Para ir saliendo de la realidad económica y territorial santiagueña, hay que introducirse en la región bajo competencia tucumana. Dentro de la jurisdicción de San Miguel del Tucumán había cuatro postas que comprendían un tramo de 41 leguas de la ruta hacia el norte: Mancopa, San Miguel del Tucumán, Río de Tapia y Pozo del Pescado. Al entrar en este territorio los montes comenzaban a distenderse siguiendo la lógica paisajista-jurisdiccional. Mejoraban los pastos y aparecían los primeros quebrachos. Este árbol se destacaba por la calidad de su madera. En San Miguel del Tucumán, la cría de bueyes y la construcción de carretas, parecían ser las actividades principales de esta zona. Estas producciones se vinculaban con las necesidades del comercio con Buenos Aires. El cual requería de ambos servicios.

Al seguir el camino hacia el norte comenzaba la jurisdicción de Salta en Pozo del Pescado y había que traspasar un río (el Tala) pantanoso y transitar entre dos montes espesos para llegar al primer caserío y poder reaprovisionarse. El paisaje cambiaba con respecto al de la jurisdicción tucumana. La región poseía varios ríos y arroyos, estos últimos cercados por montes y ensenadas con pastos nobles para el

ganado. Dos sitios llamados El Arenal y Los Sauces, -ambos con un caserío- brindaban la posibilidad de obtener distintos bastimentos y provisiones para la travesía. La primera posta de Salta se encontraba en la hacienda El Rosario, a trece leguas de Pozo del Pescado, la cual contaba con una pulpería donde se podía comer pan, un alimento que escaseaba en muchos parajes de la ruta. Distante una legua, había un río con el nombre de la hacienda que luego tomaba distintas denominaciones en su trayecto hacia su desembocadura. En sus orillas abundaban los sauces. Todas las haciendas de la región salteña, en el trayecto hasta Jujuy, tenían arroyos en sus tierras en cuyos bordes crecían simbolares: una especie de caña que servía de alimento al ganado y era utilizada para entretejer las carretas en el Tucumán. La travesía se hacía por varias estancias que proveían de los distintos elementos necesarios para el viaje (Concolorcorvo, 1963: 87-133). En el cuadro siguiente se enumeran los puntos de descanso dentro de la jurisdicción de Salta.

Cuadro 3: Jurisdicción de Salta

Del Pozo del Pescado al Rosario	13 leguas
A la estancia de Concha	10 leguas
Al río del Pasaje	15 leguas
Al fuerte de Cobos	16 leguas
A Salta	9 leguas
A las Tres Cruces	9 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

La jurisdicción en sentido norte-sur tenía un total de setenta y dos leguas que podían transitarse en carreta, a caballo o a lomo de mula. Además de los parajes que aparecen oficialmente, existían otros puntos intermedios que permitían el reaprovisionamiento para el viaje. Desde el fuerte de Cobos hasta Salta, el camino era algo escabroso para las carretas. Salta estaba asentada en el margen del valle de Lerma, rodeada de una fosa de agua. El valle fértil permitía la siembra de trigo y la cría de animales. Aquí se hacía la última invernada y la feria anual de las mulas que luego iban hacia el Perú. Para salir de la ciudad había que vadear unos pozos de agua que cortaban y dificultaban el camino.

taban la marcha. Las últimas nueve leguas de la jurisdicción salteña se hacían entre territorio llano y luego montes y ríos pedregosos.

La jurisdicción de Jujuy contaba con ocho postas distribuidas en sesenta y seis leguas hacia el norte. En este caso, el paisaje parece tener cierta continuidad con el supeditado a la jurisdicción salteña, pero es probable que el límite estuviera dado por la distancia entre ambas ciudades y la capacidad de atracción que ejercieran en su entorno. La primera posta estaba asentada en una hacienda -La Cabaña- al borde de un río, con un potrero lindante para el descanso de las tropas que transitaban por la región. Jujuy se encontraba a seis leguas de La Cabaña. Se entraba y salía de la ciudad atravesando un río por una tablada. Para llegar a la siguiente posta debía descenderse diez leguas por un barranco entre montes y llanos áridos. Frente a la posta de Guájara había un volcán. Esta zona era muy ventosa, lo que hacía dificultosa la marcha. En el cuadro siguiente se presentan las postas dentro de la jurisdicción de Jujuy.

Cuadro 4: Postas dentro de la jurisdicción de Jujuy

De Las Tres Cruces a La Cabaña	3 leguas
A Jujuy	6 leguas
A Guájara	10 leguas
A Los Hornillos	7 leguas
A Humahuaca	11 leguas
A La Cueva	8 leguas
A Cangrejos Grandes	12 leguas
A La Quiaca	9 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

Entre Jujuy y La Quiaca había cincuenta y siete leguas distribuidas en siete postas, distribuidas de forma regular a lo largo del camino. La mayoría de ellas fueron constituidas por los hacendados de la región para aprovisionar a los viajeros. La región era montuosa con un camino accidentado y escabroso. El río de los Chichas separaba Jujuy de la jurisdicción de los Chichas. El mapa siguiente muestra los diferentes tramos de la ruta desde Buenos Aires hasta Jujuy y sus dependencias jurisdiccionales.

vincias con nueve postas asentadas a lo largo del camino y a pocas leguas unas de otras. El paisaje nuevamente cambia y el límite jurisdiccional se ajusta a él. Aunque el recorrido era relativamente corto, las características de la región lo convertían en un camino peligroso y lento. Ambas provincias contaban con varios sitios de descanso, como muestra el siguiente cuadro:

Cuadro 5: Postas de las Provincias de Chichas y Porca

PROVINCIA DE CHICHAS	leguas	PROVINCIA DE PORCO	leguas
De La Quiaca a Mojos	7	De Quirve a Sorocalpa	7
A Suipacha	8	A Caiza	7
A La Ramada	12	A Potosí	12
A Santiago de Cotagaita	8		
A Escara	4		
A Quirve	6		

Fuente: Concolorcorvo (1963)

La provincia de Chichas tenía un total de cuarenta y cinco leguas de recorrido con seis postas separadas de manera regular con distancias que comprendían entre cuatro y doce leguas. La región era árida y con pocos recursos para los viajeros. El sitio de Mojos, se encontraba en una zona elevada, protegido de los vientos. El lugar contaba con un tambo, aves de corral y una pulpería. Un río cercano permitía el uso del molino para proveer de harina a la zona. A ocho leguas de Mojos se encontraba el pueblo de Suipacha con un río en su entrada. Después eran cinco leguas de descenso por un camino pedregoso y sin agua, hasta un sitio llamado Las Peñas. Desde Las Peñas, por el río Blanco era camino seguro y rápido. Luego comenzaba una subida peligrosa que se podía vadear por otra vía cercana más ancha y segura hasta La Ramada. Desde este sitio hasta el pueblo de Santiago de Cotagaita, eran ocho leguas de camino con un declive suave y algunos llanos. En este vecindario se realizaba un buen aprovisionamiento, porque el último tramo hasta la jurisdicción de Porco, contaba con pocos recursos. En Escara se podían encontrar los primeros arrieros que llevaban el ganado mular para Potosí. El último trecho de seis leguas desde Escara hasta Quirve, no tenía agua (Concolorcorvo, 1963: 161-163).

En Quirve cambiaba el paisaje y comenzaba la jurisdicción de Porco. Eran veintiuna leguas a lomo de mula hasta Potosí. La región tenía pequeñas cuestas que hacían al camino ágil y seguro. Hasta Soropalca había siete leguas vadeando el río Grande en distintos tramos. Este río nutría al valle de Sinti, en donde se producía un vino ordinario para consumo en Chuquisaca y Potosí. Parte de esta producción se vendía a los viajeros. En el camino hacia el siguiente sitio de descanso (Caiza) se podían hallar pozos de agua termales. Caiza se encontraba a doce leguas de Potosí, las cuales los viajeros recorrían en dos tramos, haciendo un descanso en un sitio llamado Lajatambo. Aquí los viajantes podían dormir y aprovisionarse con comestibles y alimentos para las mulas. Las últimas cuatro leguas hasta Potosí eran de camino pedregoso, el cual lo hacía lento y peligroso para los animales.

La ruta y el comercio

Los distintos paisajes parecían acompañar o delimitar las jurisdicciones. La primera parte del camino era entre pastizales y durazneros y algunas lagunas dispersas. Esto no significa que el comercio intrarregional fuera escaso. El siguiente cuadro muestra los bienes que llegaban a Buenos Aires, desde este primer tramo de la ruta:

Cuadro 6: Bienes de la región río de la Plata, que entraron a Buenos Aires durante el año 1783

Bienes en circulación	Cantidad total	Cantidad de entradas a Buenos Aires
Lienzo de algodón	5020 varas	3
Yerba	2085 arrobas	5
Tapetado	400 unidades	1
Miel	12 arrobas	1
Tacuara	80 unidades	1
Palma	300 unidades	1
Sebo	30 arrobas	1
Café	28 quintales	1
canoa	1 unidad	1

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Este cuadro muestra algunos datos curiosos, como la existencia de café y yerba (bienes que son de producción extrarregional) en guías intrarregionales. Es probable que hayan sido derivados desde otros puntos de conexión con la ruta. Lo que muestra el cuadro es la existencia de un comercio interno ligado a la ruta del norte en la región. En este caso se ignoraron todas las guías de entrada por el Riachuelo y de la Banda Oriental, por no tener conexión directa con la ruta del norte.

Al entrar a la jurisdicción cordobesa cambiaba la flora y los ríos adquirían otras dimensiones. Desde Córdoba se redistribuían los bienes hacia las diferentes rutas comerciales, por lo que las fuentes muestran gran diversidad de bienes que no son de esta región mediterránea. El cuadro siguiente muestra la variabilidad en la producción y el comercio cordobés en su conexión con Buenos Aires:

Cuadro 7: Algunos de los productos que entraron a Buenos Aires desde Córdoba, en el año 1783

alimentos	Ropa confeccionada	telas	Talabartería y aperos
orejón	poncho	bayeta	suela
poroto	frazada	bayeta hechiza	carona
chañar	calzón	picote	sobrecincha
pasas	calzoncillo	jerga	cordobán
manzana	pellón de lana	cordoncillo	lomillo
orejón de pera	pellón de hilo	lienzo de algodón	cinchador
pasa moscatel	ponchillo	cordellate	
fruta	sayal		
	sayalete		
	sabanilla		

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

El cuadro presenta algunos de los productos que circulaban desde Córdoba hacia Buenos Aires. Es probable que algunos bienes, como las pasas, no fueran de producción cordobesa, pero esto refuerza la imagen de Córdoba como centro neurálgico de las economías interio-

res. Otros bienes, como las maderas y los cueros, tienen también una alta presencia en el mercado cordobés.

En Santiago del Estero, el trayecto se hacía sobre zona más árida. Más allá de las variaciones que pudieran surgir al alejarse del camino, lo cierto era que el entorno de éste presentaba esas virtudes. Una de las producciones representativas de Santiago del Estero era la de ponchos. En el cuadro siguiente se muestra las distintas variantes que aparecen en las fuentes.

Cuadro 8: Variedad de ponchos de origen santiagueño con destino a Buenos Aires durante el año 1783

variedad de ponchos	cantidad por unidades	entradas a Buenos Aires
Poncho mestizo	58 unidades	4
Poncho listado	159 unidades	6
Poncho balandran	8 unidades	2
Poncho labor	8 unidades	1
Poncho (sin especificar)	132 unidades	4

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

La presencia de distintas variantes de ponchos, podría hacer pensar en un consumo diversificado, de acuerdo a las necesidades de los pobladores de las distintas regiones. Así como las telas de los trajes y vestidos marcarían las diferencias de status, el poncho podría establecer ciertas diferencias entre quienes optaran por esta prenda de vestir. Aunque estas hipótesis requieren un estudio aparte y pormenorizado del consumo durante el Antiguo Régimen.

En la jurisdicción del Tucumán, los pastos mejoraban, aparecían otras variedades de árboles y los montes se distendían. El comercio de Tucumán, muy vinculado a las necesidades del mercado en cuanto al transporte, también presentaba cierta variedad en su producción. El cuadro siguiente muestra los bienes que desde Tucumán iban hacia Buenos Aires, durante el año 1783:

Cuadro 9: Bienes que iban desde Tucumán a Buenos Aires en el año 1783

Bienes	cantidad	Entradas a Buenos Aires
suela	8066 unidades	25
carona	8 unidades	1
fusta	21 unidades	1
lomillo	13 unidades	2
lana de vicuña	1376 libras	2
lana	300 libras	1
pellón de hilo	9 unidades	2
poncho balandran	1 unidad	1
poncho mestizo	1 unidad	1
liencillo	15 varas	1
batea	28 unidades	2
taburete	36 unidades	1
tabla	225 varas	1
tabla de cedro	1436 varas	3
tablón de nogal	180 varas	2
arroz	58 arrobas	1
aji	109 fanegas	3

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Los productos con mayor presencia en este mercado eran las suelas, la lana de vicuña y las maderas. Si pensamos en el uso de estos bienes, se podría vincular el consumo de la suela con la fabricación del calzado y los productos de talabartería, la lana de vicuña para la producción textil y la madera para las necesidades del puerto. Es decir que la presencia de estos productos estaría explicada por cierta demanda de la región río de la Plata.

Al entrar en territorio de dominio salteño de nuevo cambiaba el paisaje. Los montes eran más espesos, los ríos pantanosos y otra variedad de flora aparecía en el paisaje para alimento de las bestias. Jujuy presentaba mayores desniveles en el suelo que dificultaban la marcha hasta La Quiaca. Desde aquí la diferencia la

señala el transporte, que pasa a ser a lomo de mula por una región con pocos recursos. La conexión desde Jujuy y Salta con Buenos Aires aparece muy limitada durante 1783, según las fuentes. El siguiente cuadro muestra los bienes que entraron a la capital del Virreinato.

Cuadro 10: Bienes que circulaban hacia Buenos Aires desde Salta Y Jujuy en 1783

Bienes desde Salta	Bienes desde Jujuy
suelas (477 unidades)	garbanzo (2 sacos)
lana (190 libras)	lana de vicuña (828 libras)
piel de chinchilla (400 unidades)	tocuyo (850 varas)
ropa (3000 varas)	ropa (2300 varas)

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Con un total de seis entradas entre ambas jurisdicciones, el Norte aparece con poca frecuencia en las guías de aduana de Buenos Aires, aunque esto podría responder a un problema coyuntural. Los bienes no se repiten en las guías, como sí sucede con otras regiones, en las que aparecen en varios documentos a lo largo del año. En análisis posteriores se podrá establecer si se mantiene esta tendencia.

Terminado el recorrido en el centro minero, resta saber que bienes de esa región aparecen en las fuentes. En el cuadro 11 se puede apreciar la conexión de Potosí con Buenos Aires.

La piel de chinchilla es uno de los bienes ligado al comercio potosino, que más aparece en las fuentes. Esta presencia recurrente podría significar un alto consumo de este bien en Buenos Aires, aunque no se puede establecer si este es su destino final. Con un total de ocho entradas, Potosí tiene presencia en el mercado de Buenos Aires, y dada la distancia que separan estos puntos, habría que realizar un estudio más profundo del tiempo y los problemas de la ruta, para poder establecer el grado de conexión que tienen entre sí. El mapa 3 muestra todo el itinerario desde Buenos Aires a Potosí, con las ciudades más importantes.

Cuadro 11: Entradas de bienes a Buenos Aires desde Potosí

Bienes desde Potosí	cantidad	Entradas a Buenos Aires
piel de chinchilla	2544 unidades	4
sombrero de chinchilla	28 unidades	1
sombrero de lana	18 unidades	1
suela	18 unidades	1
tocuyo	500 varas	1
bayeta	220 varas	1
lienzo de algodón	2079,75 varas	1
cacao	616 libras	1
cascarilla	1 arroba	1
azúcar	174 libras	1
tamarindo	655 libras	2
peltre	6 docenas	1
bronce	36 pesos	1

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Mapa 3: Ruta desde Buenos Aires a Potosí



Fuente: elaboración propia

Conclusiones

La reconstrucción del camino deja algunos interrogantes. Es notoria la coincidencia entre los límites de los paisajes y los jurisdiccionales. Se podría pensar en realidades pre existentes, en términos de adaptabilidad y apropiación de los recursos de cada región. La concurrencia entre ambos aspectos podría estar hablando de la posibilidad de que la frontera territorial estuviera respetando solo una vieja estructura, en la cual, la forma de pertenencia a un lugar la marcarían las mismas estrategias de subsistencia ante un mismo terreno y no solo la pertenencia a una sociedad o pueblo. Esta visión estaría emparentada con la noción de paisaje que considera el espacio geográfico como la parte de una estructura mayor en la que el vínculo entre recursos y población juegan un papel preponderante. La jurisdicción se implantaría sobre esos límites supuestos, que no sería nada más que respetar lo establecido.

En la actualidad, cada provincia que ocupa el actual territorio argentino mantiene ciertas características en su suelo que le son intrínsecas. Esto hace pensar en una posible continuidad en el respeto de la estructura o del paisaje. De esta manera se habría dado forma institucional a antiguos paisajes que en primer lugar dieron espacio para distintas producciones y luego permitieron constituir un circuito de complementariedad derivando en un comercio formal que se fue consolidando con el tiempo. Con el desarrollo de nuevas tecnologías, el mercado se habría ampliado y creado nuevos espacios que en la larga duración afectarían los paisajes y las nuevas territorialidades. Las jurisdicciones respetarían los paisajes y sólo la economía a través de su dinámica autónoma lograría sobreponerse a esas estructuras seculares.

El comercio muestra el vínculo que existía entre los territorios. Este vínculo estaría dado más por la frecuencia de los contactos, que por el volumen de lo comercializado. Esta variable, sin embargo no sirve por sí sola para establecer el grado de vinculación entre las regiones. Para ello es necesario también analizar otras variables como las distancias, las características de los caminos y de los transportes, algunos aspectos de las economías regionales y la situación política de la época en cuestión. Solo al hacer un estudio macro del contexto donde se desarrolla el comercio, se puede establecer el vínculo existente dentro de los espacios económicos.

Bibliografía

- Altuna, E. (2002). *El discurso colonialista de los caminantes (siglos XVII-XVIII)*. Ann Arbor. MI: Centro de Estudios Literarios “Antonio Cornejo Polar” y Latinoamericana Editores.
- Areces, N. (2006). La historia regional y la historia económica en la historiografía argentina de las etapas coloniales durante los últimos veinte años. A modo de balance y hacia una agenda renovada”. En: Gelman, J. (Coord.). *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo-Asociación Argentina de Historia Económica.
- Assadourian, C. S. (1973). Potosí y el crecimiento económico de Córdoba en los siglos XVI y XVII. Universidad Nacional de Córdoba. *Homenaje al Doctor Ceferino Garzón Maceda*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades.
- Barba, E. M. (1956). *Rastrilladas, huellas y caminos*. Buenos Aires: Raigal.
- Barriera, D. G. (2007). Procesos espaciales y ciudad en la historia colonial rioplatense. En Fernández, S. *Más allá del territorio. Nueva historia de Santa Fe*. Tomo 2. *Conquista y colonización hispánica*. Rosario: [s.n.].
- Bose, W. B. L. (1933). Expedición y recepción de correspondencia en la época del Virreinato del Río de la Plata. *Humanidades [La Plata]*, 23, 375-397.
- (1940) *El lazarillo de ciegos caminantes* y su problema histórico. *Labor de los Centros de Estudios de la Universidad de la Plata*. [Secc. 2]. 24. 3, 235-44.
- Concolorcorvo. (1963). *El lazarillo de ciegos caminantes: desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Montevideo. Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social.
- Conti, V. Y Sica, G. (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. *Nuevo mundo, Mundos nuevos*.
- Garay, L. G. (2007). *Camino real (caminos del tiempo)*. Santiago del Estero [AR]: Gobierno de la Provincia de Santiago del Estero. Jefatura de Gabinete de Ministros.
- Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial:

- expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII) [en línea] <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4257689.pdf>.
- Giménez Colodrero, L. E. (1945) Comunicaciones y transportes hasta 1810. En *Historia de Pergamino hasta 1895* (pp. 53-62). La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En Raúl O. F. (Dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820_ (pp. 123-156). Buenos Aires: UNIPE, EDHASA.
- Mata de López, S. (1996). El crédito mercantil. Salta a fines del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 53(2).
- (2000). Continuidades y rupturas de los espacios regionales en el proceso histórico latinoamericano. El noroeste argentino y el espacio andino en la primeras décadas del siglo XIX". [en línea] <http://lasa.international.pitt.edu/Lasa2000/MatadeLopez.PDF>
- Noli, E. S. (2001) Indios ladinos del Tucumán Colonial: los carpinteros de Marapa. *Andes* (12). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701207>.
- Palomeque, S. (1989). La circulación mercantil en las provincias del interior 1800-1810. *Anuario IEHS* (4).
- (1992). Los Esteros de Santiago: acceso a los recursos y participación mercantil. Santiago del Estero en la primera mitad del siglo XIX. *Revista del Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*, (2).
- Pérez Ángel, H. P. (2009). Caminos reales: raíces ancestrales del desarrollo vial. Una visión de integración suramericana. En Briceño Monzón, C. A. y Olivar, J. A. (Comp.). *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica* (pp. 139-163). Mérida: Universidad de Los Andes.
- Pérez González, M. L. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de estudios americanos*, 58(1), 33-60.
- Perroux, F. (1950) "Les espaces économiques". *Économie appliquée*, (3)1, 225-242.
- Romano, R. (2004). *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: El Colegio de México,. Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas.

- Rózga-Lute, Ryszard Edward; Hernández Diego, Celia. (2010). Los estudios regionales contemporáneos; legados, perspectivas y desafíos en el marco de la geografía cultural. *Economía, Sociedad y Territorio*, [Sin mes], 583-623.
- Sauer, C. O. (2006). La morfología del paisaje. *Polis*, 15. Recuperado el 18 agosto 2013 de <http://polis.revues.org/5015> ; DOI : 10.4000/polis.5015.
- Sica, G. (2010). Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. *Transporte y Territorio*, (3).
- Xammar, L. F. (1941). Elementos románticos y anti-románticos de Ricardo Palma. *Revista Iberoamericana*, (4), 95-107.
- Zamora, R. [2011]. Abasto urbano y economía en San Miguel de Tucumán a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. Los criterios de antiguo régimen. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. [En línea, 31 de enero de 2011]. Recuperado el 22 agosto 2013 en <http://nuevomundo.revues.org/60571> ; DOI : 10.4000/nuevomundo.60571.

Faenados a contravención Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785

Nicolás Biangardi

Durante la segunda mitad del siglo XVIII las exportaciones de cueros del Río de la Plata crecieron de manera exponencial. Al mismo tiempo que aumentaba el comercio atlántico se produjeron dos hechos, íntimamente relacionados, que fueron decisivos para esa expansión. Por un lado, la expulsión de los jesuitas y la consecuente crisis del sistema misionero (Moraes, 2007). Por otro, la ocupación y formación de pueblos en el sector norte de la región Río de la Plata.¹

¹ En la actualidad existen dos posturas identificables en cuanto a la definición de los límites de la región Río de la Plata. Por un lado, algunos autores, como Julio Djenderedjian, defienden la existencia de una región amplia que abarcaba desde el sur de Brasil y las misiones paraguayas hasta la frontera sur de Buenos Aires incluyendo los territorios en los márgenes de los ríos Uruguay y Paraná. Esta delimitación está basada en las similitudes de las condiciones ecológicas, de los rasgos principales de ocupación poblacional y de la producción agropecuaria; es similar en su extensión a la cuenca hidrográfica del Plata aunque excluyendo el Chaco donde todavía existían poblaciones originarias no sometidas a las poblaciones de origen europeo (Djenderedjian, 2004: 248). Por otro lado, a partir del estudio de la circulación mercantil Fernando Jumar plantea una noción más restringida de la región. Según el autor, se puede entender la región Río de la Plata como un espacio económico homogéneo que integraba las dos bandas del río y que tenía como núcleo un complejo portuario compuesto por las ciudades puerto y un número indefinido de desembarcaderos informales. De esta manera, se pueden determinar los límites de la región detectando los flujos que remiten a fenómenos de circulación interna, como el traslado de trabajadores estacionales o la comerciali-

Ambas situaciones crearon una amplia frontera ganadera que pudo explotar el stock de ganado disponible en el área.

En este trabajo estudiaremos algunos aspectos de esa actividad productiva y de la circulación de bienes pecuarios dentro de la región a través del análisis de expedientes sobre embargos de cueros. Centraremos nuestra atención en los decomisos realizados en la Banda Oriental durante los años 1784 y 1785. Durante esos años se produjo una cantidad inusual de embargos. El fin de la guerra con Inglaterra había disparado las exportaciones de cueros, llegando en 1783 a 1.069.578 unidades (Garavaglia, 1987: 95). En 1784 las autoridades se vieron en la necesidad de poner freno a las faenas de cueros que parecían amenazar la existencia de ganado en la región. De esta manera, se dio origen a una actividad represiva que se desarrolló en dos etapas. La primera se corresponde con la acción del Cabildo de Montevideo que, por acuerdo del 29 de enero, determinó efectuar el reconocimiento de los cueros que eran trasladados en carros para hacer cumplir las prohibiciones de matar vacas.² Como consecuencia de esta decisión los regidores efectuaron algunos decomisos de cueros en los meses siguientes. Ese control realizado por los cabildantes se efectuaba en el nivel de la circulación y en teoría se restringía al territorio comprendido dentro de los límites de la jurisdicción del Cabildo, aunque en la práctica solía trascenderlo. La segunda etapa comenzó con el cambio de autoridades virreinales. El virrey Loreto ordenó el cese de las licencias para faenar, incluyendo la de los administradores del espacio misionero, y reemplazó al comandante de campaña. El cambio implicó tanto un aumento en la intensidad de la represión como que el control se efectuó no sólo en la circulación, sino también sobre los focos corambreros. Además, la acción se extendió sobre un espacio geográfico más amplio.

zación de alimentos frescos. En consecuencia, quedarían fuera de la región el área en torno al río Paraná, de más antiguo poblamiento, y los territorios de las misiones jesuíticas que a fines del siglo XVIII eran administrados por particulares (Jumar, 2012: 137-138). Utilizamos esta delimitación más restringida de la región Río de la Plata por lo que el sector norte comprende las dos bandas del río Uruguay, los territorios al norte de los ríos Yi y Norte y el área al norte de Maldonado lindante con la costa atlántica.

² *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 64.

En las páginas siguientes analizaremos esos decomisos intentando identificar a los actores intervinientes y tratando, al mismo tiempo, de situarlos en el contexto de la situación política del momento. Es decir, en el conflicto entre los hacendados montevidianos, los administradores misioneros y las autoridades virreinales.

Primera etapa. Los decomisos de cueros del Cabildo de Montevideo

Como ya mencionamos, el 29 de enero los cabildantes de Montevideo, teniendo noticia de las continuas matanzas de vacas que se realizaban a pesar de las repetidas prohibiciones dictaminadas por el ayuntamiento, acordaron realizar el reconocimiento de los cueros que se introdujeran en la ciudad. Los cueros decomisados serían rematados y lo recaudado se repartiría en tres partes: una para la Real Cámara, otra para el aprehensor y la última para la reparación del Cabildo y el aumento de sus propios.³

El 9 de febrero el fiel ejecutor del Cabildo, Luis Antonio Gutiérrez, realizó el decomiso de 287 cueros de toro y novillo y 273 de vaca que eran transportados en 7 carretas del rey que provenían de San José⁴. Para el reconocimiento de los cueros recurrió a Miguel Ignacio de la Quadra y al comisionado del Pago de Chamiso, José Fernández, quienes determinaron que los cueros no eran de matadero ni de estancia sino que habían sido faenados por tropa de desolladores en la misma campaña. Además 85 de esos cueros (47 de vaca y 38 de toro y novillo) tenían marcas, muchas de ellas conocidas por los observadores.

El mismo día del embargo se presentó José de Alagón, vecino de Colonia de Sacramento afirmando que había comprado los cueros a hacendados establecidos de su ciudad y que en esa jurisdicción no existía ninguna orden que impidiera la matanza de vacas para el consumo de sus propios dueños. Luego con el objetivo de obtener algún lucro se había trasladado a Montevideo con la correspondiente licencia que presentaba. En otro escrito reafirmaba que los cueros los había conducido desde Colonia en las carretas de Juan Peralta, y no

³ *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 64 y 65.

⁴ *Expediente formado sobre ciento cincuenta y dos cueros embargados a Dn Josef Alagon por el Rexidor Fiel Ejecutor Dn Luis Antonio Gutierrez*. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

del rey, que allí no había prohibición y que los había comprado a los vecinos de aquel distrito como quedaba acreditado por la certificación competente. Además sostenía:

Que los cueros sean echos de faenas y no en matadero ni estancia como dicen (...), no es razon que perjudique el legitimo derecho que yo tengo de ello, por la adquisicion lisita, que tuve con la compra, y cuia acredite con documentos competentes para obtener la licencia de transportarlos (...)

...los ganados se transmigran de unos campos a otros, y este motivo contribuye tanto para que en mas remotas distancias se allen ganados de esta jurisdiccion quanto para que en las estancias de ella se marquen ganados de otra, que despues vuelvan a su querencia.

Con lo cual ponía en duda la legitimidad de la propiedad indicada por las marcas y veladamente denunciaba que los estancieros marcaban todos los ganados que se hallaban en sus establecimientos incluyendo los que no les pertenecían. Ante la persistencia del embargo, José de Alagón pidió una certificación del decomiso para poder reclamarle a los individuos que se los habían vendido. Finalmente, se remataron 152 cueros de vaca como “faenados a contravención”, pesaban en total 3.900 libras y fueron comprados por Francisco Antonio Maciel a 15 reales y medio por pesada (de 41 libras). Los que estaban marcados fueron presuntamente devueltos a sus dueños.

En este punto es necesario remarcar que las personas involucradas en el decomiso no eran jueces imparciales. Miguel Ignacio de la Quadra y Luis Antonio Gutiérrez eran dos de los más grandes hacendados de Montevideo.⁵ Ambos habían hecho denuncias de tierras

⁵ A partir del estudio de 54 relaciones mensuales de los cueros, el sebo y la grasa introducidos en Montevideo entre septiembre de 1784 y marzo de 1790, hemos identificado 30 individuos, de los 924 introductores totales, que concentraron el 38 por ciento de la producción en esos años. Podemos considerar a esas personas, descartando a José Llorens que era el mayor estanciero de Maldonado, como el núcleo de los hacendados montevideanos que tuvo su origen en las décadas anteriores y que se amplió en las siguientes con el ingreso de nuevos actores. Esos individuos eran: Juan Francisco García de Zuñiga, Manuel Pérez, Juan José Seco, María Francisca de Alzaybar, Fernando Mar-

de gran extensión más allá de los límites de la jurisdicción de la ciudad en los territorios antes pertenecientes al espacio misionero, como puede verse en los mapas que confeccionaron Sala de Tournon, de la Torre y Rodríguez (1968). Como a varios de los hacendados montevideanos, esas denuncias les permitían establecer lo que Osvaldo Pérez denominó estancia de alzados (Pérez, 1996: 166). Esas estancias eran grandes extensiones lindantes o cercanas a tierras realengas que contaban con unos pocos animales mansos pero que, sobre todo, se dedicaban a explotar las reservas de ganado cercanas a la propiedad. Es decir, un sistema de explotación ganadero a medio camino entre las vaquerías y la estancia de rodeo. Las denuncias de tierras y el registro de marcas permitía a los hacendados “legalizar” la explotación del ganado cimarrón recurriendo al argumento de que consistía en ganado de su propiedad que se había alzado. Esa situación tenía la ventaja adicional de liberarlos de la necesidad de gestionar permisos para faenar y de evitar los gastos que ello podía implicar. En consecuencia, los hacendados montevideanos se preocuparon por establecer controles sobre la circulación ya que tendía a asegurarles la exclusividad en la explotación del ganado cimarrón en perjuicio de los posibles changadores (Sala de Tournon, de la Torre y Rodríguez, 1967: 11).

Los días 20 y 28 de febrero el fiel ejecutor realizó dos nuevos decomisos. En el primero embargó 38 cueros que contenían marcas de diferentes vecinos cuando estaban por ingresar por el portón conducidos por el carretillero Juan Ruiz. El supuesto dueño, Pedro Maciel Paraguay, se ausentó cuando vio que se efectuó la aprehensión y nadie se presentó reclamando los cueros. En el segundo se incautaron 91 cueros de vaca en la pulpería que Diego García tenía en su casa de El Cordón. Los 129 cueros se remataron juntos el 20 de marzo a favor de Francisco Rodríguez que pagó 140 pesos y 7 y medio reales por las 3027 libras que pesaron los cueros

tínez, Francisco Antonio Maciel, Miguel Ignacio de la Quadra, Juan Esteban Duran, Juan Camilo Trapani, Domingo Bauza, Juan Antonio Bustillos, Luis Antonio Gutiérrez, Francisco Oribe, Juan Balbín de Vallejo, Manuel Vázquez de España, Francisco Hernández, Claudio Márquez, José Cardoso, Juan Pedro Aguirre, Manuel Salsona, Melchor de Viana, Martín José Artigas, José Agustín Viana, Bernardo Suárez, Andres Yáñez, Francisco Rodríguez, Catalina Ascorra y Tomás Estrada. (Biagardi, 2011).

a 15 y medio reales por pesada de 41 libras.⁶

Mientras tanto el 15 de marzo el juez comisionado del partido de Las Piedras, José Fernández de Cáceres, decomisó cuatro carros, uno de los cuales transportaba solamente cueros de vaca.⁷ El comisionado ignoraba quién era el dueño debido a que los peones no conocían su nombre y

[...] conociendo por su vaja esfera por ser Indios desde luego lo ignorarian, no hizo mas pesquisa sobre este particular entendiendo que el Dueño de dichos cueros se le presentaría lo que no se verificó...

La declaración de dos de los peones es indicativa de por qué no sabían su nombre y nos da una idea de cómo podían conchabarse para un trabajo. José Molina contaba que:

[...] en el Arroyo de la Virgen estaban los carros (...) parados por falta de un peon y presentandole un hombre que le salió al encuentro que si queria conchavarse (...) y dadole seis pesos vino picando el carro pero que ni conoce quien le conchavó ni menos sabe de donde venian dichos carros...

Mientras tanto el 15 de marzo el juez comisionado del partido de Las Piedras, José Fernández de Cáceres, decomisó cuatro carros, uno de los cuales transportaba solamente cueros de vaca.⁸ El comisionado ignoraba quién era el dueño debido a que los peones no conocían su nombre y

[...] conociendo por su vaja esfera por ser Indios desde luego lo

⁶ Expediente formado sobre ciento veinte y nueve cueros embargados por el Rexidor Fiel Ejecutor Dn Luis Antonio Gutierrez. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

⁷ Expediente formado sobre setenta y dos cueros que ha decomisado Josef Fernandez de Caceres Juez Comisionado de Las Piedras. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

⁸ Expediente formado sobre setenta y dos cueros que ha decomisado Josef Fernandez de Caceres Juez Comisionado de Las Piedras. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

ignorarian, no hizo mas pesquisa sobre este particular entendiendo que el Dueño de dichos cueros se le presentaría lo que no se verificó...

La declaración de dos de los peones es indicativa de por qué no sabían su nombre y nos da una idea de cómo podían conchabarse para un trabajo. José Molina contaba que:

[...] en el Arroyo de la Virgen estaban los carros (...) parados por falta de un peon y presentandole un hombre que le salió al encuentro que si queria conchavarse (...) y dadole seis pesos vino picando el carro pero que ni conoce quien le conchavó ni menos sabe de donde venian dichos carros...

Rodríguez, otro de los peones, declaró que:

[...] vio en las inmediaciones de la Capilla de Pintado unos carros cargados de cueros en rodeo y llegando a ellos (...) preguntó a los que estaban sentado inmediatos al fuego que si faltaba algun peon para ayudar a picar aquellos carros a lo que le contestó uno de ellos el mas bien portado y quien a su parece serian los cueros quieres conchabarte (...) el dueño de los carros y los cueros no lo conoce.

Un mes más tarde, Francisco de los Ángeles Muñoz, alcalde de segundo voto, declaró que el comandante de los campos de los ríos Yí y Negro le pidió que le entregue los cueros, carros y peones para proceder contra ellos porque esos cueros habían sido faenados “en los campos de su pertenencia”. Es decir, el comandante reclamaba su derecho a juzgar sobre las faenas realizadas en el territorio a su cargo. Ante el pedido, el alcalde mandó que se devuelvan los cueros “Para obviar disputas, y disenciones como es publico las hemos tenido”, con excepción de los 74 de vaca que se remataron de la manera habitual.⁹ Este hecho es ilustrativo de cómo los cabildantes de Montevideo al trascender los límites de su jurisdicción chocaban con el accionar de otras autoridades. Además, nos introduce en una disputa que ya lle-

⁹ Los cueros pesaron un total de 1712 libras y la subasta favoreció nuevamente a Francisco Rodríguez a 15 reales y medio la pesada de 41 libras.

vaba varios años pero que en los meses siguientes sufriría un cambio brusco en la relación de fuerzas.

Los hacendados de Montevideo habían entablado un pleito con los administradores de los pueblos misioneros por la propiedad del ganado existente en la rinconada formada entre los ríos Yí y Negro. Luego de la expulsión de los jesuitas la administración de las misiones pasó a manos laicas. En ese contexto, las autoridades de Yapeyú y la administración general de las misiones llevaron a cabo contratos con particulares para la producción de cueros y para ejercer la vigilancia dentro del espacio misionero. Luego de que entre 1773 y 1775 cumpliera esas funciones Cristóbal Castro Callorda, en 1779 se realizó un contrato con Domingo Igarzábal que, entre otras cláusulas, estipulaba que debía llegar a un acuerdo con los hacendados montevideanos para resolver las posibles disputas sobre la propiedad del ganado. Igarzábal trabajó en conjunto con Lorenzo Figueredo que había sido contratado por las autoridades de Yapeyú para controlar la zona entre los ríos Yí y Negro. En 1781 Antonio Pereira había reemplazado a Figueredo en la función de patrullar el área. Además, Pereira fue contratado para hacer faenas de cueros (Moraes, 2011: 253-254).

Como era de esperarse, los conflictos con los hacendados montevideanos no tardaron en llegar. El detonante fue el intento de Lazcano, administrador general de los pueblos misioneros, de establecer un veedor que controlara los cueros que ingresaban por el portón de la ciudad para detectar los que pertenecían a las misiones. En esta instancia, el Cabildo de Montevideo contestó desconociendo que los ganados situados al norte del río Yí pertenecieran a los misioneros, realizó juntas de hacendados y designó apoderados para que llevaran adelante el pleito ante las autoridades (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1968: 57). Los argumentos de los cabildantes eran los usuales en todos los juicios sobre derechos sobre ganado cimarrón o alzado. Generalmente se recurría a determinar el origen de los animales y a brindar datos que indicaran la manera en la que podrían haber migrado. En consecuencia, según el cabildo, el ganado vacuno provenía de las estancias de los vecinos de Montevideo ya que no podría haber cruzado los ríos desde el norte.¹⁰ Sin embargo, el reclamo

¹⁰ Los juicios sobre el derecho a vaquear ganado cimarrón en otras partes del área rioplatense comenzaron en el siglo XVII (ver: Barrera, 2010).

no tuvo eco ya que tanto el virrey Vértiz como el superintendente Sanz estaban de acuerdo con el argumento de la administración de los pueblos misioneros.

Segunda etapa. Los decomisos de cueros al inicio del gobierno de Loreto

La situación cambió de manera brusca con la llegada del virrey Loreto en 1784. Éste sostuvo una política firme contra las faenas clandestinas, intentó combatir el contrabando y se mostró contrario a los intereses de los administradores misioneros y sus socios. El nuevo virrey suspendió las vaquerías de los pueblos misioneros, prohibió cualquier faena de ganado cimarrón, ordenó el embargo de toda la corambre que había sido realizada por Igarzábal y Pereira y destituyó a Antonio Pereira de su cargo de comandante, designando en su lugar a Félix de la Rosa (Moraes, 2011: 254 y 273). Además, Loreto entabló una disputa con el superintendente Francisco de Paula Sanz que duró hasta 1788, cuando la superintendencia dejó de existir y el virrey absorbió las funciones que correspondían al cargo desaparecido.

Al debilitar a sus principales competidores en la explotación de las reservas de ganado cimarrón, el virrey Loreto favoreció de hecho a los hacendados montevideanos (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1968: 58) (Moraes, 2011: 276). Ante la nueva situación, el Cabildo de Montevideo reanudó el pleito por la propiedad del ganado. El 28 de junio se realizó un cabildo abierto donde los “vecinos hacendados” se obligaban a pagar los gastos y nombraban a ocho de los hacendados para que señalaran apoderados en la ciudad y en Buenos Aires y para que “se junten para tratar y deliberar lo que mas convenga a los vecinos Hacendados”.¹¹ Lo que podemos considerar como un antecedente de la junta de hacendados de 1791 que constituyó el Gremio de Hacendados (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1967: 126).¹²

¹¹ Las ocho personas designadas fueron: Tomás de Estrada, Juan Antonio Haedo, Domingo Bauza, José Más de Ayala, Juan Balvín Ballejo, Juan Romero, Francisco Sierra y (nuevamente) Miguel Ignacio de la Quadra. Según las firmas que constan en el acuerdo, ratificaron el acuerdo 78 vecinos, además de los 7 regidores de ese año. *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 74-81.

¹² Analizando el caso de Buenos Aires, Fernando Jumar y Javier Kraselsky

El virrey suspendió también las denuncias de tierras realengas hasta la resolución de un expediente sobre el “arreglo de los campos” y estableció un control sobre los cueros ingresados por el portón de la ciudad. Esto, sumado a la prohibición de faenar ganado cimarrón, favoreció de hecho a los hacendados montevideanos que ya habían realizados denuncias, tenían marcas registradas y, por lo tanto, podían argumentar que el ganado no era cimarrón sino que se había alzado de sus estancias.

El comienzo del gobierno del virrey Loreto dio así inicio a una nueva etapa con respecto a los decomisos de cueros en la Banda Oriental. Esa nueva etapa implicó un aumento exponencial en la cantidad de cueros embargados, en los changadores apresados en la campaña por realizar faenas clandestinas y en la amplitud del espacio que quedaba bajo vigilancia.

Desde junio de 1784, cuando había entrado en funciones el nuevo comandante de campaña, hasta marzo del año siguiente fueron decomisados 66.117 cueros. De los cuales: 45.800 correspondían a las vaquerías misioneras,¹³ 15.989 a distintos decomisos realizados por Félix de la Rosa, 595 habían sido embargados por el comandante del fuerte de Santa Tecla, 3.578 por las partidas de resguardo y 155 por el coronel Reseguín en los pagos de Santa Lucía y Pintado.¹⁴

En cuanto a los presos, otra relación enviada al virrey el 12 de junio del mismo año muestra que mientras Antonio Pereira había remitido a Montevideo solamente 17 presos, luego de su destitución fueron apresadas 93 personas.¹⁵ Es interesante destacar que en la mayor parte de los casos se trata de hombres solteros, muchos de ellos changadores y que algunos eran indios o mulatos.¹⁶ Antonio Pereira, que formaba parte de los apresados, logró fugarse en una em-

(2007) consideran que las nuevas corporaciones surgieron porque el cabildo no podía asumir la representación de todos los intereses locales.

¹³ 26.394 faenados por Antonio Pereira y 19.406 por Domingo Igarzábal.

¹⁴ AGN Argentina, Sala IX 2-4-4.

¹⁵ 54 fueron apresados por Félix de la Rosa, 15 por su segundo el Teniente de Infantería Francisco Lucero y 24 por las partidas de resguardo.

¹⁶ AGN Argentina, Sala IX 2-4-5.

barcación rumbo a España para volver años más tarde para transformarse en un gran hacendado.¹⁷ El hecho aunque desde la perspectiva actual puede parecer sorprendente, en realidad, no lo era para una sociedad de Antiguo Régimen donde la posición social era muy determinante y no existía la noción de igualdad ante la ley.

Los decomisos de cueros a particulares realizados por Félix de la Rosa continuaron durante todo 1785. De junio a diciembre de ese año efectuó otros 10 embargos, la mayor parte en campos situados al norte del Río Negro, remitiendo a Montevideo un total de 5547 cueros.¹⁸ Cuando llegaban a la ciudad los cueros enviados por el comandante de campaña eran rematados en subasta pública. De noviembre de 1784 a diciembre del año siguiente tuvieron lugar ocho remates en los cuales el precio de los cueros osciló entre los 15 reales y los 19 reales y medio la pesada de 41 libras de los cueros que se encontraban en buen estado.¹⁹ En el cuadro 1 se dan los detalles de esos remates junto a los tres que había llevado a cabo el cabildo durante los primeros meses de 1784.

En los años siguientes la intensidad del control sobre la circulación de cueros volvió a disminuir de manera considerable. María Inés Moraes indica que entre los años 1786 y 1804 solamente se efectuaron 29 decomisos de cueros por tratarse de tráfico ilegal de los mismos. Es interesante destacar que 24 de esos embargos tuvieron lugar en los años 1794, 1795 y 1796.²⁰ Lo que revela el carácter espasmódico que tenían las políticas represivas contra el contrabando y las faenas clandestinas de cueros. Una comparación entre esos años y los de 1784-1785, que estamos estudiando en esta ocasión, podría ser revelador de los motivos por los que tenían lugar esas políticas y de las razones por las que estas no podían perdurar en el tiempo.

¹⁷ De hecho, fue uno de los apoderados nombrados por la Junta de Hacendados de 1802 (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1767: 128).

¹⁸ Según la relación que presentó Luis Antonio Gutiérrez, depositario de los cueros, el 8 de junio de 1786. AGN Argentina, Sala IX 2-5-1.

¹⁹ AGN Argentina, Sala IX 2-5-2.

²⁰ 13 en 1794, 4 en 1795 y 7 en 1796. (Moraes, 2011: 266).

Cuadro 1. Remates de cueros en Montevideo 1784-1785

Fecha	Nº de cueros	Comprador	Precio en reales (en buen estado)*	Precio en reales (apolillados)*
24/2/1784	152	Francisco Antonio Maciel	15,5	
27/3/1784	129	Francisco Rodríguez	15,5	
31/3/1784	74	Francisco Rodríguez	15,5	
9/11/1784	2487	Manuel Diago	18,5	11
13/11/1784	3386	Manuel Diago	19	12
15/12/1784	3224	Sebastián Roso	19,5	12,5
5/2/1785	780	Bernardo Suárez	18,75	12
9/4/1785	1046	Manuel Diago	16,75	11,5
2/10/1785	1015	Manuel Diago	15	8
12/11/1785	1452	Sebastián Roso	15	8,5
24/12/1785	1537	Manuel Diago	15,5	11,75

*Precio por pesada de 41 libras

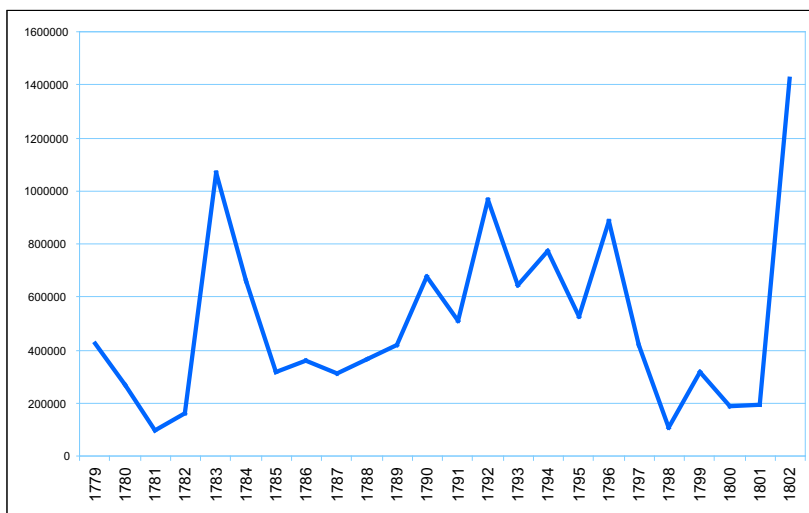
Fuente: Elaboración propia a partir de AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784 y AGN Argentina, Sala IX 2-5-2

Sin embargo, a pesar de haber sido breve, la actividad represiva desplegada durante los primeros meses del gobierno del virrey Loreto tuvo importantes consecuencias. En primer lugar, la suspensión de las faenas misioneras y la represión de las partidas clandestinas de changadores tuvo como consecuencia una importante disminución en el total de los cueros exportados por la región Río de la Plata dentro del sistema legal español, que se mantuvo hasta 1790 (Gráfico 1). Es decir, durante todo el mandato del marqués de Loreto como virrey (1784-1790). Ese descenso solamente es comparable a los que tuvieron lugar durante las guerras con Inglaterra (1779-1783 y 1796-1801), únicos años en los que la exportación fue menor al medio millón de cueros.

Moraes (2011: 260) considera que otra consecuencia de la política de Loreto consistió en “un crecimiento imparable de ese mercado invisible que era el entablado con los portugueses”. Afirma que, según los informes del lado español, hasta la década de 1780 y la crisis del sistema misionero los campos situados al norte de río Negro mostraban “cierto orden”. Aunque la historiografía brasileña muestra que ese mercado existía (ver: Gil, 2002), al no estar registrado en nuestras fuentes es difícil medir su magnitud.

Esa política represiva tuvo, además, otra consecuencia. Ayudó a que los hacendados montevidEOS se consoliden como grupo social ya que debilitó a sus competidores en el acceso a los recursos. Sin los faenadores misioneros ni los changadores particulares los agentes económicos asentados en Montevideo tuvieron libre disponibilidad de las reservas de ganado cimarrón. Eran los únicos que podían eludir las restricciones a la explotación de esos animales al denunciarlos como alzados de sus estancias. De esta manera, en los años siguientes los hacendados montevidEOS efectuaron un proceso de avance sobre tierras y ganados que antes formaban parte del espacio misionero (Moraes, 2011: 271).

Gráfico 1. Cantidad de cueros exportados por la región Río de la Plata, 1779-1802



Fuente: Elaboración propia a partir de (Garvaglia, 1987: 95) para los años 1779-1784 y (Pérez, 1996: 159) para los años 1785-1802.

Los hacendados montevideanos retomaron su actividad corporativa con mayor intensidad luego que finalizó el gobierno del marqués de Loreto. En 1791 realizaron una junta de hacendados que nombró apoderados para que los representaran en todos los asuntos que eran de su interés. Por otro lado, reafirmaron sus intenciones de controlar la circulación de productos pecuarios. Ese mismo año varios hacendados presentaron una querrela contra el pulpero Antonio Rodríguez del pago del Pintado por abigeato.²¹ En el juicio reaparecen las personas involucradas en los decomisos del cabildo de los primeros meses de 1784. Miguel Ignacio de la Quadra era uno de los denunciantes y Luis Antonio Gutiérrez era el alcalde de segundo voto. Se podría decir que, en este caso, los hacendados eran, al mismo tiempo, juez y parte. En la querrela, además de denunciar el delito cometido, reclamaban que se reconocieran los cueros en el portón de la ciudad como medio para evitar las faenas clandestinas. El año anterior Juan Francisco García de Zúñiga, electo regidor alférez real del cabildo de Montevideo, pretendió reflotar una petición que los hacendados habían realizado en 1786. Pero no tuvo éxito porque se encontró con la oposición del alcalde de primer voto que lo recusó declarando que:

En este Cavildo y sobre su mesa se halla un espediente firmado a instancia de algunos Vecinos de esta ciudad, en que esta firmado como parte el Señor Regidor Alferez Real., por el cual solicitaron por maio de 86 que por este Cavildo se dispusiese que los vecinos criadores alternatibamte. tubiesen autoridad para registrar é intervenir en todas las instrucciones de cueros sebo grasa &.a cuia instancia, que aun está pendiente, hicieron por medio del Sindico Procurador general, en que nadie tiene mas interes que dicho Señor Regidor por sea el vecino que tiene mas ganados, como es publico y notorio; y aqui está de manifiesto el interes que muebe a decir denulidad de la contestacion al oficio que puntualmente trataba delo mismo que ya el citado Sor. Regidor tiene pretendido como parte, en cuia parte pretendia ser tambien Juez solicitando contestar por si aun oficio en

²¹ *Querrela contra Antonio Rodríguez alias el Maturrango por Miguel de la Quadra, Melchor de Viana, Manuel Duran y Juan José Seco por aceptar cueros robados en su pulpería.* AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 97 Año 1791.

que. se trata de su propio y particular interes.²²

A pesar de haber sido infructuoso, el intento muestra, sin embargo, que existía una continuidad y coherencia en el accionar de los hacendados. La junta de hacendados de 1791 que nombró como apoderados a Juan Francisco García de Zúñiga, José Cardoso y Manuel Pérez, va a confirmar ese camino. Directa o indirectamente la política del virrey Loreto con respecto a la explotación del ganado y el control de la circulación fue propicia para que los hacendados montevidEOS se consoliden como grupo social.

Conclusiones

En síntesis, la actividad represiva contra las faenas clandestinas de cueros desplegada en la región Río de la Plata durante los años 1784 y 1785 tuvo una intensidad inusitada para la época. Esta se debió principalmente a la política emprendida por el virrey Loreto que buscaba controlar la producción y circulación de cueros, especialmente en las zonas situadas al norte de los ríos Yí y Negro. Esa política favoreció a los hacendados montevidEOS que contaban con los medios institucionales para aprovechar la coyuntura favorable. En primer lugar, con anterioridad a la llegada de Loreto ya habían intentado controlar la circulación de cueros a través del cabildo, como lo muestran los decomisos que analizamos en el primer apartado. En segundo lugar, la suspensión de las faenas misioneras les permitió continuar, ahora casi sin oposición, el proceso de apropiación de las tierras y ganados situados al norte de los ríos Yí y Negro que realizaban de manera individual o a través del accionar corporativo. Finalmente, los controles beneficiaban a los hacendados frente a otros competidores eventuales, ya que contaban con denuncias de tierras y marcas registradas para eludir las restricciones.

En consecuencia, si bien es probable que las medidas tomadas por el virrey Loreto hayan tenido incidencia en la reducción de la cantidad de cueros exportados legalmente por la región y quizás también en un posible crecimiento del contrabando durante los años de su gobierno, esa política parece haber sido fundamental para la con-

²² *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 357.

solidación de los hacendados montevidéanos como actores sociales con peso dentro de la región. Tanto en su capacidad de apropiarse de recursos económicos fundamentales para su actividad como en su eficacia como grupo de presión en la negociación frente a las autoridades virreinales.

Queda pendiente una investigación que de cuenta de los decomisos de cueros realizados en otros contextos para poder compararlos con los analizados en este trabajo. En este sentido, puede ser que una comparación con los embargos realizados en los años 1794, 1795 y 1796 nos brinde indicios sobre las razones que propiciaban estos episodios en los cuales se intensificaba el control de la circulación y la represión de las faenas clandestinas y del contrabando en la región.

Bibliografía

- Barriera, D. (2010). Derechos, justicia y territorio: asignación de derechos sobre ganado cimarrón en la justicia ordinaria Santafesina (Gobernación del Río de la Plata, siglo XVII). En Conte, E. y Madero, M. (Eds.). *Entre hecho y derecho: tener, poseer, usar, en perspectiva histórica*. Buenos Aires: Manantial.
- Biangardi, N. (2011). Llegar al puerto. La circulación de productos pecuarios en un área de la región Río de la Plata. *Quintas Jornadas de Historia Económica*, Montevideo: Asociación Uruguaya de Historia Económica.
- Djenderedjian, J. C. (2004). ¿Un aire de familia? Producción ganadera y sociedad en perspectiva comparada: las fronteras rioplatenses a inicios del siglo XIX. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas = Anuario de Historia de América Latina*, (41), 247-274.
- Garavaglia, J. C. (1987). *Economía, sociedad y regiones*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Gil, T. L. (2002). *Infêis Transgressores: os contrabandistas da fronteira (1760-1810)* (Tesis de maestría). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Río de Janeiro.
- Jumar, F. y Kraselsky, J. (2007). Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes de Buenos Aires ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, (7).
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En Fradkin, R. (Dir.). *Historia de la*

- provincia de Buenos Aires. Tomo 2. De la conquista a la crisis de 1820.* Buenos Aires: Edhasa.
- Moraes, M. I. (2007). Crecimiento del Litoral rioplatense colonial y decadencia de la economía misionera: un análisis desde la ganadería. *Investigaciones de historia económica*, (9).
- Moraes, M. I. (2011). *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis de doctorado inédita). Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Pérez, O. (1996). Tipos de producción ganadera en el Río de la Plata colonial: la estancia de alzados. En Azcuy Ameghino et al. *Poder terrateniente, relaciones de producción y orden colonial*. Buenos Aires: Fernando García Gambeiro.
- Sala de Touron, L., de la Torre, N. y Rodríguez, J. C. (1967). *Estructura económico-social de la colonia*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos.
- Sala de Touron, L., de la Torre, N. y Rodríguez, J. C. (1968). *Evolución económica de la Banda Oriental*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos.

Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires (1776-1810)

María Evangelina Vaccani

Introducción

El propósito de este artículo es presentar las problemáticas que atañen al estudio de la fiscalidad en el Antiguo Régimen. Las mismas forman parte del estado de la cuestión de un proyecto de investigación que está en su etapa inicial de ejecución. Dicho proyecto tiene como objetivo específico comprender el funcionamiento normativo y práctico de la Real Aduana de Buenos Aires, creada por Real Cédula del 25 de junio de 1778. Esta institución se analizará a partir de las acciones de los individuos que se desempeñaron en su administración, para establecer desde la perspectiva fiscal los mecanismos de dominación operantes en una sociedad de Antiguo Régimen. Esto permitirá conocer la importancia de las rentas aduaneras en el conjunto de los ingresos hacendarios del Virreinato del Río de la Plata, durante el período de 1776 a 1810.

En lo que respecta al objetivo general, la investigación se propone analizar los aspectos económicos y políticos que permitieron a la Monarquía Española implantar el sistema de dominación en América hispánica. Y a su vez, indagar sobre el rol desempeñado por la fiscalidad en el mantenimiento de los dominios españoles y cómo ésta se proyectó en los procesos de formación de los Estados-nación latinoamericanos en el siglo XIX.

Para ello presentaré el estado de la cuestión en el cual se enmarca

este proyecto, centrado en la relación de la Corona con sus dominios, y en especial los americanos, para comprender desde la óptica fiscal el sistema de dominación imperante en una sociedad de Antiguo Régimen. Esta se entiende, desde el sentido sociopolítico, una sociedad en la que se establecen lazos horizontales y verticales entre las diferentes jerarquías y cuerpo que la integran, y en donde cada uno de estos posee un poder relativo de acción y negociación respecto a otros cuerpos (Imizcoz Beunza, 1996).

La pregunta que guía el ordenamiento de la información recabada es si el *paradigma colonial* puede seguir siendo el modelo explicativo a la hora de analizar la relación de la Corona y sus dominios Americanos.

El *paradigma colonial* es el modelo teórico desde el que se fundamentan las explicaciones dadas para entender el sistema de dominación imperante en América durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Por éste se entiende mercado cautivo y fuente parasitaria de rentas. Tal noción se expone en el complejo modelo explicativo propuesto por Carlos Sempat Assadourian (1973: 127-154) para comprender el funcionamiento económico del espacio peruano. De esta manera, el sistema comercial monopólico y el sistema rentístico de la Corona, serían los fundamentos de la dominación imperante. Posicionándome desde el funcionamiento del sistema rentístico, las preguntas que guían este proyecto son: ¿Qué rol cumplieron las rentas aduaneras en el conjunto rentístico virreinal? ¿Cuál era el fin de las rentas aduaneras? ¿Qué parte de las mismas se gastaba en América y cuáles eran remitidas a la Península? ¿Por qué los ingresos aduaneros se incrementaron durante los últimos decenios del siglo XVIII? ¿Qué capacidad de coacción tenían los funcionarios en el cobro de rentas? ¿Cómo eran las prácticas rentísticas desempeñadas por los funcionarios en función de los reglamentos vigentes?

En síntesis, me pregunto si desde la llegada al trono de la dinastía Borbón el paradigma colonial puede seguir siendo el modelo explicativo a la hora de analizar la relación de la Corona y sus dominios.

La investigación se abordará desde dos ejes de análisis diferentes, pero que presentan muchos puntos en común. El primero de ellos es la fiscalidad real; y el segundo refiere a los mecanismos desplegados por la Corona para imponer sus objetivos, considerando la receptividad de los mismos en una sociedad de Antiguo Régimen. Por ello es

importante no perder de vista que para llevar adelante sus propósitos fiscales y económicos, la corona necesitó contar con el consenso de los actores locales, quienes no fueron meros receptores pasivos de las decisiones regias. Más bien por el contrario, la bibliografía disponible muestra que los hispano-criollos velaban antes por sus objetivos que por los de la Real Hacienda, que nada pudo ser impuesto a sus oligarquías y que todo ello que afectaba directamente a su interés fue objeto de densas negociaciones. Estas relaciones y negociaciones se daban en un contexto en el cual los Borbones manifestaron el interés de reorganizar el sistema rentístico, en pos de cumplir su objetivo central, tendiente a pasar de la monarquía compuesta al absolutismo monárquico sobre el conjunto de sus dominios (Ruiz Torres, 2008: 253-331).

El espacio elegido para analizar tales cuestiones es el Virreinato del Río de la Plata. Desde principios del siglo XVIII, la Corona manifestó su interés de reorganizar la estructura fiscal que administraba el conjunto de sus dominios. Fue así que las sucesivas reformas emprendidas buscaron optimizar la operatividad y control de las cajas reales, teniendo como fin preservar y engrosar el tesoro real. Con la creación del Virreinato del Río de la Plata, estos dominios fueron dotados de un andamiaje político-administrativo autónomo, que rompió la dependencia de su administración fiscal para con Lima. De esta manera, adquirieron competencias y estructuras hacendarias similares a la de las otras grandes organizaciones territoriales de la Monarquía Española. A su vez, normativizaron y ejecutaron balances fiscales incompletos y no supervisados, que eran despachados desde diferentes cajas Reales hacia la hacienda peruana. A continuación, se presentarán los interrogantes que guían la investigación, el estado de la cuestión y la metodología e hipótesis de trabajo en las que se funde el plan.

Aproximaciones a la noción de fiscalidad en el Antiguo Régimen

Estudiar la fiscalidad en el Antiguo Régimen implica pensar metodológicamente cómo el Estado absolutista capta recursos de la sociedad con el fin de financiar sus gastos y de qué manera los orienta. Es por ello que tal análisis no se puede apartar de la mirada conjunta de la historia política, la historia económica y la historia social, así cabe señalar:

[...] en la esfera de lo político e institucional se aprecia cómo el Estado convalida su actividad financiera mediante el uso del poder político, que se sustenta en las instituciones desplegadas para cumplir con esta finalidad. En el terreno de lo económico la acción del estado se inscribe en un conjunto de actividades, pero con la peculiaridad que - vía la política económica especialmente la fiscal-puede modificar los ritmos de acumulación. En el ámbito de lo social el Estado puede incidir sobre las transformaciones de las relaciones sociales existentes (Arévalo Hernández y Rodríguez Salazar, 2008: 22).

Desde los teóricos del liberalismo económico hasta el mismo Carlos Marx, se ha intentado explicar la funcionalidad de los impuestos a lo largo de la era capitalista. Para los primeros, los impuestos tenían finalidades de tipo sociales y de sostenimiento del gobierno a fin de beneficiar al conjunto social. Para Marx, la explotación tributaria está ligada al sometimiento de las clases al conjunto de la dominación burguesa y al sostenimiento de la burocracia. Cabe aclarar que estas observaciones están construidas partiendo del análisis de las relaciones de los estados liberales con las sociedades capitalistas en gestación, y aplicar tales nociones a nuestro análisis sería incurrir en un anacronismo histórico.

En la búsqueda de afianzar su poder, los Estados Absolutistas desplegaron acciones en función de tres objetivos: consolidar, por un lado, el monopolio militar estatal, como así también su injerencia política y la fiscal. La Monarquía española no escapó a la regla, y a través de las estrategias puestas en marcha para alcanzarlos, la dinastía instalada a comienzos del siglo XVIII buscó redefinir las relaciones de dominación heredadas de la casa reinante anterior. En el caso específico de la fiscalidad buscó establecer una administración tributaria eficiente en términos de la extracción del excedente económico por la vía fiscal, que se orientó en su mayor parte a cubrir costos militares y de funcionamiento administrativo de los dominios de la Monarquía.

Lo anteriormente mencionado permite afirmar que los impuestos liberales no son aplicables a la realidad a estudiar. Tal vez, el concepto de rentas reales es el que permite explicar la naturaleza del sistema de dominación desde la óptica fiscal, ya que éstas se corresponden con relaciones

socio-económicas de tipo feudal desarrolladas en el Antiguo Régimen.

Los estudios fiscales y el tratamiento de las fuentes

El estudio de las finanzas del imperio español en América ha recalcado en el medio historiográfico desde finales de la década de 1970, abordando los ciclos de crecimiento o estancamiento productivo de las economías americanas. Los clásicos sobre el tema son los trabajos de los años 1970 de John TePaske y Herbert Klein, juntos o por separado (1973, 1981, 1994). En ellos, se realiza un análisis de las tendencias económicas hispanoamericanas en el período 1680-1809, a partir de los datos obtenidos de fuentes fiscales. En este caso, en las Cajas Reales de los virreinos de Nueva España, del Perú y del Río de la Plata, presentándose un informe detallado de los ingresos y egresos de la Real Hacienda, con el fin de establecer los ciclos de crecimiento económico (Gálvez Ruiz, 1998:369-400).

Los estudios fiscales para Nueva España constituyen un campo de indagación que comenzó a ser estudiado bajo nuevos interrogantes en 1990 (Marichal, 1990). Los resultados han aportado nuevas perspectivas de explicación en cuanto a la relación de la monarquía y sus dominios, en la coyuntura de crisis de fines del siglo XVIII y comienzos del siguiente, a través de preguntas orientadas a repensar el lugar de América.

Otro ejemplo, ya para el periodo temprano-independiente, son las investigaciones en curso, bajo la dirección general de Juan Carlos Garavaglia, que tienen por objeto realizar un estudio comparativo a nivel hispanoamericano, para analizar las formas en que la construcción de una nueva fiscalidad ayuda a comprender el proceso de formación de los Estados-nación a lo largo del siglo XIX.¹

Existe una corriente historiográfica que ha trabajado las fuentes fiscales para lograr una comprensión global del funcionamiento económico real hacendario. Pero éstas han incurrido en un error de interpretación de los datos que ofrecen, al considerar que con ellos se podía acceder al conocimiento de la economía real. Error devenido de creer que las rentas del Antiguo Régimen cumplían la misma función

¹ Garavaglia, Juan Carlos (director). Proyecto de investigación: "State Building in Latin America", Universidad Pompeu Fabra <http://statebglat.upf.edu/>.

que los impuestos liberales. Se sabe que la fiscalidad lo que revela es la voluntad (cuando se analizan los objetivos fiscales) y/o la capacidad (cuando se analiza el grado de acercamiento o no a los objetivos de máxima prefijados) del actor social, que controla las riendas de la vida colectiva, para extraer de la sociedad recursos con los cuales alcanzar sus objetivos. En esta órbita se ubica un gran número de estudios sobre el comercio, la circulación y los mercados. Así, tras décadas en que los historiadores explicaron el impacto de la llegada del tesoro americano en la economía europea de los siglos XVI y XVII a partir de los trabajos de E. J. Hamilton o de Pierre y Huguette Chauvin, centrales en la construcción historiográfica de la crisis del siglo XVII), Michel Morineau demostró que sus conclusiones derivaban del empleo de malas fuentes fiscales. A su vez, propuso correcciones a partir de otro tipo de fuentes, que le permitieron afirmar por ejemplo, entre otras cosas, que con respecto a la llegada de metales preciosos americanos a Europa, la crisis del siglo XVII “es una extraña alucinación producida por un vacío de la información” (Jumar, 2011).

En los años 1980, la historiografía intentó tomar conciencia de las limitaciones de las fuentes fiscales para abordar la explicación del funcionamiento de la economía real y, en particular, de los mercados. De esta manera, se recurrió a un viejo tópico historiográfico, el contrabando, analizado bajo nuevas perspectivas y fuentes (Moutoukias, 1988). Sin negar la existencia del fenómeno, investigaciones en curso realizadas también a partir de fuentes fiscales (pero asociadas a estimaciones de consumo potencial de bienes importados y otros elementos que permiten acercarse a la economía real², proponen que la capacidad de absorción de los mercados del Virreinato del Río de la Plata no podía ser muy superior al tráfico revelado por el comercio legal.

En síntesis, el trabajo de investigación en curso previene de los posibles abusos en el uso de las fuentes fiscales y mantiene la intención de analizar el sistema fiscal, en tanto uno de los componentes sea esencial a la hora de explicar la naturaleza y características de los sistemas de dominación en una sociedad de Antiguo Régimen.

² Proyecto de investigación acreditado en la UNLP 11/H594 “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

La fiscalidad real en tiempos de las Reformas Borbónicas

El análisis del contexto general en que la Corona se dispuso a reestructurar el sistema rentístico, da cuenta de que los Borbones orientaron las reformas institucionales con el fin de tener un control más directo sobre el conjunto de sus dominios. Es así que, en lo que respecta a la descripción del funcionamiento de la estructura institucional, se cuenta con una abundante historiografía clásica tanto para la Monarquía española y sus reinos en general, como en particular para la del Virreinato del Río de la Plata. La misma es analizada para llegar a ubicar, en el conjunto, la estructura tributaria diseñada para dicho virreinato y sus objetivos subyacentes, teniendo en cuenta, por un lado, la renovación en los estudios de historia institucional y, por otro, en los de los tiempos modernos emergentes desde mediados de los años 1980 (Vaccani, 2012).

Con respecto a esto, se presentan algunos trabajos que dan cuenta de la relación de la Corona con sus reinos en el largo siglo XVIII. Dichos estudios, sintetizan las formas y mecanismos desplegados por la Corona y los actores locales a la hora de implementar las reformas fiscales deseadas.

Tempranamente, los Borbones manifestaron su interés de reorganizar el sistema rentístico en pos de cumplir su objetivo central, tendiente a pasar de la monarquía compuesta al absolutismo monárquico (Ruiz Torres, 2008), para el conjunto de sus dominios europeos, americanos y asiáticos. En relación a ello y como ejemplo de la política fiscal reformadora de los Borbones, Felipe V encaró en los reinos peninsulares serias reformas fiscales con el fin de racionalizar y aumentar los ingresos del patrimonio real. A su vez, buscaba atenuar, al menos, el peso de los poderes regionales para lograr transformar la Monarquía en dirección del absolutismo. Ejemplo de ello es la Nueva Planta, impuesta por derecho de conquista, en los reinos de la Corona de Aragón (Delgado Rivas, 2006). Estas políticas fueron seguidas por Fernando VI (el intento fallido del catastro de Ensenada en el reino de Castilla) y, sobre todo, por Carlos III, quien al tiempo que siguió intentando reforzar la presencia real en la Península, sumó más que sus predecesores a los reinos americanos en la ola centralizadora (Amalric, Jean-Pierre y Lucienne Domergue, 2001). De este modo, se puede advertir que el sistema de dominación que intentaba

imponer la Monarquía a sus reinos puede abordarse desde la óptica fiscal, ya que las instituciones fiscales, creadas al calor de las Reformas Borbónicas, actuaron como engranajes para consolidar el poder central de la Monarquía.

Para el caso de los dominios americanos y en especial el Virreinato de Nueva España, viejos problemas de la historiografía económica y fiscal han sido analizados con nuevos enfoques (Ibarra, 2003). Un claro ejemplo de esto es el análisis de Carlos Marichal (1999) sobre la quiebra financiera del Estado novohispano, donde se muestra cómo ante la existencia creciente de los gastos en la transferencia de remesas de la hacienda novohispana a la Real Hacienda central, se rompieron y se reconfiguraron las ligas de autoridades americanas y los nexos de legitimidad de la Corona, frente la inminente quiebra financiera de la Tesorería de Indias y crisis monárquica.

En este campo de indagación y hacia finales del siglo XVIII, el estudio de los Consulados de comercio como cuerpos de interés americanos ha cobrado relevancia y ha visibilizado los mecanismos desplegados por los actores locales a la hora de negociar con el Rey. Esto, ya que privilegiaron sus intereses corporativos, financiando la deuda pública, ante la eminente pérdida del poder real (Valle Pavón Valle, 2012; Mazzeo de Vivó, 2011; Klaselsky, 2011)

Para el caso del Virreinato del Río de la Plata, en el estudio de las relaciones y estrategias de la Corona y los actores locales, Javier Kraselsky (2011) propuso la noción de *centralización corporativa* que:

sería el sistema político resultante de las relaciones entre las autoridades y los actores locales en América ante la imposibilidad de la Corona de aplicar un absolutismo como en Europa.

En tal sentido, se pondrá en práctica esta noción para explicar el modo en que pudo avanzar la Corona en sus objetivos, habida cuenta de que no disponía de la capacidad de imponer sus puntos de vista a través de la violencia.

La conformación de la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata: se crea la Real Aduana de Buenos Aires

El reformismo Borbón también se hizo presente en sus dominios

más australes. Fue así que tras la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, la Corona se dispuso a dotarlo de una estructura político- administrativa eficaz, con el fin de preservar sus intereses económicos en la región y la defensa del litoral en el Atlántico Sur.

Para alcanzar tales objetivos, se fueron creando instituciones fiscales autónomas, capaces de administrar y engrosar la recaudación susceptible de ser transferida a la tesorería central de la Corona. Fue así que en 1767 se instauró la Contaduría Mayor de Buenos Aires.

Con la creación del Virreinato se procedió a complejizar la presencia de la Real Hacienda en Río de la Plata y, forma parte de ello, la creación de la Real Aduana en 1778. Finalmente, la creación del Tribunal Mayor de Cuentas en 1780 dio forma definitiva a la estructura fiscal del virreinato, que absorbió y complejizó los trabajos de la Contaduría, equiparándola, en cuanto a funciones y atribuciones, con las ya existentes en sus pares de Nueva España y del Perú .De este modo, quedó configurado un espacio económico fiscal autónomo, que incorporó el Alto Perú a su jurisdicción, reservándose así los beneficios de minería potosina (Vaccani, 2012).

El andamiaje institucional montado en el Virreinato, necesita ser explicado a la luz de la distinción de las prácticas fiscales vigentes, que fueron absorbidas por este entramado institucional; para ponerlas en relación con las complejas tareas real hacendarias instrumentadas a partir de 1778, a fin de comprender que éstas no conformaron un fin, sino un principio de las medidas desplegadas al calor reformador.

Dentro de este entramado, la Aduana ocupa un lugar central. El único trabajo que la aborda desde la óptica fiscal, es un artículo de Cesar A. García Belsunce (1975). Allí se realiza el análisis de la evolución de los movimientos fiscales para el período 1805-1810 y se describe el sistema de registro de los bienes transados. A su vez, presenta un balance de los ingresos aduaneros y advierte sobre los errores en los que se puede incurrir al desglosar la carga y data aduanera. La carga refiere a los asientos en los libros de aduana que proceden de rentas y data a los egresos y salidas de los asientos percibidos. Por otro lado, no hay que perder de vista las funciones de resguardo que adquirió esta institución, pues sobre ella recaía la defensa del litoral en el Atlántico Sur del Imperio Español (Mariluz Urquijo, 1987).

En su conjunto, la historiografía atribuye una importancia crucial a la Aduana porteña dentro de la estructura fiscal virreinal (Halperín Donghi, 1985), aunque tal vez se esté trasladando hacia atrás en el tiempo el lugar que esta institución ocupó en el período temprano-independiente, tanto a nivel económico como en las luchas que por su control mantuvieron los estados-provincia emergentes de la dislocación del Antiguo Régimen (Barba, 2005; 2006; Bejar, 1982). La centralidad de la Aduana no es menor, ya que era el ente recaudador de las tasas aplicadas a las mercancías entradas al Virreinato del Río de la Plata por el *complejo portuario rioplatense* (Jumar, 2010), y distribuidas inclusive fuera de él. Ricardo Levene (1962), por ejemplo, indica que esta institución tenía mucha autonomía y que sus fuentes de ingreso eran de suma importancia para atender las necesidades fiscales de la administración en general. Un estudio de José María Mariluz Urquijo, en el que analiza el funcionamiento del Tribunal Mayor y Audiencia Real de Cuentas, sigue la quiebra del primer administrador de la Aduana de Buenos Aires, Francisco Giménez de Mesa, para mostrar “el descarado contrabando que se hacía desde Buenos Aires con la complicidad de los mismos que debían velar por reprimirlo” (Mariluz Urquijo, 2000:135), lo que luego se buscó subsanar mediante una visita para que se reencauzara la situación. Un sondeo parcial de los voluminosos legajos relacionados con este asunto, conservados en la Sala XIII del Archivo General de la Nación, muestra que a través de esta quiebra se puede analizar la dinámica del funcionamiento de ese engranaje central que era la Aduana dentro de las políticas borbónicas a través del seguimiento de los sujetos en acción.

Partiendo de estos antecedentes, me interesaría indagar cómo la Corona racionalizó la administración de sus finanzas en función de su objetivo de afirmar el absolutismo monárquico en el Virreinato del Río de la Plata, para repensar el sistema de dominación imperante, poniendo el foco de atención en la organización y la administración de la Aduana de Buenos Aires.

En relación a todo lo mencionado hasta aquí, se puede sintetizar con que las Reformas Borbónicas, en materia fiscal, se habrían orientado a racionalizar la administración con el objetivo de reformular el sistema de dominación imperante, en dirección del absolutismo

monárquico, y a la transformación de las economías americanas bajo su dominio en colonias. En relación a esto, la noción de *paradigma colonial* no bastaría para explicar el complejo sistema de dominación imperante en América. Para ello, se habrían implementado continuas reformas que buscaron optimizar el funcionamiento de la estructura rentística en el Virreinato del Río de la Plata, y en particular, el de la Aduana, a la hora de engrosar el erario real. En relación a esto, la noción de *paradigma colonial* no bastaría para explicar el complejo sistema de dominación imperante en América. El entendimiento de la dominación desde la óptica fiscal requiere considerar a los actores en el entramado político de Antiguo Régimen.

En función de lo mencionado, mi hipótesis de trabajo se basa en que estas políticas se toparon con los intereses locales, los cuales obligaron al poder central a desarrollar mecanismos de negociación. Si se toma como antecedente el intento fallido de fundar la Aduana en el año 1774, por el rechazo de los cabildantes porteños y su posterior instalación en plena ola reformista, el abordaje de esta institución permitirá comprender los mecanismos de negociación entre la Corona y los actores locales en una sociedad de Antiguo Régimen, para ver lo que ellos resignaron y/u obtuvieron a cambio de cumplir con las exigencias rentísticas de la nueva institución fiscal (Jumar, 2004).

Se considerará, para esto, el funcionamiento institucional deseado por la Corona, para luego constatarlo con los logros efectivos. Es decir, los medios con los que contaba la Monarquía a la hora de imponer su voluntad, el grado de aceptación de las medidas impuestas por la sociedad y los márgenes y características de las negociaciones emprendidas para alcanzar, al menos, objetivos de mínima. En tal sentido, se tendrá presente la noción de “*centralización corporativa*” como forma de explicar el modo en que pudo avanzar la Corona en sus objetivos, habida cuenta de que no disponía de la capacidad de imponer sus puntos de vista por medio de la violencia.

Metodología de trabajo y fuentes a utilizar

Para llevar adelante esta investigación en sus múltiples aspectos, se está trabajando documentación pertinente que se encuentra en el Archivo General de la Nación. Entre estos documentos se incluyen las instrucciones de los virreyes a sus sucesores, estos permi-

ten comprender las adecuaciones hechas a las instituciones fiscales. Asimismo, las Órdenes e Instrucciones reales relacionadas con las instituciones fiscales del Virreinato del Río de la Plata. También se analizan las Reales Cédulas transcritas por Segurola (Sala XIII), que contienen instrucciones sobre el funcionamiento de la Aduana y el Reglamento de Aduanas del 5 de febrero de 1779.

Para analizar el volumen de los ingresos percibidos por la Aduana se utilizarán las cartas-cuenta de la Real Hacienda, que muestran los balances anuales de ingresos y egresos. Éstas determinarán el lugar de las transferencias aduaneras en esta estructura fiscal, y en relación a ello, se podrá establecer el grado de importancia que tenían las rentas aduaneras. Para seguir los ritmos y funcionamiento de la institución, se utilizarán las notas y guías de aduana, vinculando en este punto esta investigación individual con la colectiva desarrollada bajo la dirección conjunta de Fernando Jumar y Silvia Mallo³. La nota es el documento que se conserva en el lugar de origen del tráfico, en tanto que, la guía es la copia del mismo que circulaba junto a los bienes y se archivaba en el lugar de destino (Jumar y otros, 2009). A través de estos documentos se obtiene una visión más cercana de los bienes transados dentro del circuito legal, de los actores intervinientes y de las tasas pagadas. De modo complementario, se consultarán los Libros de Aduana. Éstos registran todas las partidas contabilizadas por distinción de ramos, es decir, por materia fiscal o gravamen. Además, serán utilizados como fuente de control para el trabajo con las notas y guías, que son fuentes generadas por los interesados en poner en circulación los bienes a los cuales los funcionarios reales aplicaban las rentas aduaneras.

Para tener mayor conocimiento sobre el caso del primer administrador de la Aduana porteña, Francisco Giménez de Mesa, se consultará los expedientes de Juzgado de Crimen y documentación de Real Hacienda. Ello permitirá profundizar el estudio de la normativa establecida y su grado de aceptación en la sociedad.

Otra fuente de consulta será el Portal de Archivos Españoles (<http://pares.mcu.es/>), el cual permite consultar, vía on-line, documentación alojada en los fondos documentales que se encuentran en

³ Proyecto de investigación acreditado en la UNLP 11/H594.

los distintos archivos nacionales españoles, los que complementarán los consultados en el AGN.

Cierre

En este trabajo se dio cuenta del estado de la cuestión, los objetivos, las aproximaciones teóricas y metodológicas en las que se enmarca la investigación en curso. Dada la complejidad de la temática presentada, se fueron desglosando diferentes problemáticas que hacen a la fiscalidad de la Monarquía Hispánica, para aproximarnos a su funcionamiento y su rol desempeñado en la sociedad de Antiguo Régimen.

La Real Aduana de Buenos Aires en el Virreinato del Río de la Plata, se presenta como la institución a estudiar en función de las problemáticas desglosadas. Éstas se recuperan a partir de los objetivos específicos propuestos. Para ello, se expusieron los antecedentes que dieron forma a la estructura fiscal en la que se inscribe la institución a estudiar, sus atribuciones políticas, administrativas y militares; sin perder de vista la complejidad de la institución en sí y de los actores que estaban frente a su administración.

Es por esto que la singularidad de esta investigación radica en lograr comprender la complejidad del sistema de dominación, haciendo hincapié en la fiscalidad y en los actores en acción. Es decir, cómo la Corona imponía su voluntad negociando con éstos, ya que no contaba con los medios para imponerse por medio de la violencia. En tal sentido y considerando los avances de la investigación, el estudio de la Aduana porteña, a la luz de nuevos enfoques, podrá develar el rol de la fiscalidad en el Antiguo Régimen y aproximarnos a la comprensión de la relación entre la Corona y sus dominios. Esta cuestión aún se adeuda en el espacio a estudiar.

Bibliografía

- Arévalo Hernández, A. D y Rodríguez Salazar, O. (2008) La fiscalidad bajo un régimen de dominación colonial: el caso de Caja Real de Cartagena, 1738-1802. *Anuario Colombiano de Historia Social y Cultural*, 35.
- Assadourian, C. S. (1982) Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico. En: Id., *El sistema de la*

- economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico* (1ª edición 1973). Perú: Institutos de Estudios Peruanos.
- Barba, F. E. (2005) Algo más sobre el fracaso los derechos diferenciales. *Investigaciones y Ensayos*, 55, 41-49.
- Barba, F. E. (2006) El Interior y Buenos Aires, la lucha por la supremacía (1851-1861). Manuscrito.
- Bejar, M. D. (1984). Políticas económicas Buenos Aires y la Aduana, 1809-1862. En: Historia testimonial argentina. Documentos vivos de nuestro pasado. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- del Valle Pavón, G. (2012). *Finanzas piosas y redes de negocios: Los mercaderes de la ciudad de México ante la crisis de Nueva España, 1804-1808*. México: Instituto Mora.
- Delgado Rivas, J. M. (2006) Presión fiscal y asignación de recursos en la Monarquía borbónica. *Illes i Imperis* [Universidad Pompeu Fabra], 8, 25-40.
- Gálvez Ruiz, M. Á. (1998). La fiscalidad y el mercado interno colonial en la historiografía americanista. *Anuario de Estudios Americanos*, 55(21).
- García Belsunce, C. A. (1975, julio -diciembre). La Aduana de Buenos Aires en las postrimerías del régimen colonial. *Separara de "Investigaciones y Ensayos* 19.
- Halperin Donghi, T. (2005). *Guerra y finanzas en los orígenes del estado argentino (1791-1850)*. (1ª edición 1982). Buenos Aires: Prometeo.
- Ibarra, A. (2003, enero-marzo). La historia económica mexicana de los noventas, una apreciación general. *Historia Mexicana*, 3(207), 613-647.
- Imizcoz Beunza, J.M. (1996). Comunidad, red social y élites. Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen. Imizcoz Beunza, J.M. (Dir.). *Élites, poder y red social. Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna (Estado de la cuestión y perspectivas)* (pp. 9-46). Bilbao: Universidad del País Vasco. Recuperado el 20 de julio de 2010 en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1031055>
- Jumar, F. (2004). El precio de la fidelidad. La Guerra de Sucesión en el Río de la Plata, los intereses locales y el campo Borbón. Molinié, A. y Alexandra M. (Dir.). *L'Espagne et ses guerre De la fin de la Reconquête aux guerres de l'Indépendance* (pp. 203-236). Paris:

- Université Paris Sorbonne. Recuperado el 14 de mayo de 2012 en <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.6/pm.6.pdf>
- Jumar, F. (2010). *Le commerce atlantique au Río de la Plata (1680-1778)* (Tesis de posgrado). École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris. En *Memoria Académica* (FaHCE-UNLP) consultado el 12 de diciembre de 2010.
- Jumar, F. y otros (2009). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783. En Mateo J. A. y Nieto A. (Comp.). Recuperado el 25 de abril de 2011 en <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.6/pm.6.pdf>
- Kraselsky, J. (2011). *Las estrategias de los actores del Río de la Plata: las Juntas y el Consulado de comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen (1748-1809)* (Tesis doctoral). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata. Recuperado el 17 de febrero de 2012 en <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/>
- Klein, H. (1913, julio-septiembre). Las finanzas del Virreinato del Río de la Plata en 1790. *Revista Desarrollo Económico*, 13(50), 369-400.
- Klein, H. (1994). *Las finanzas americanas del imperio español. 1680-1809*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, UAM-Iztapalapa.
- Levene, R. (1962). *Investigaciones acerca de la Historia económica del Virreinato del Río de la Plata*. Obras de Ricardo L. Tomo II. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- Malamud Rikles, C. (1986) *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cadiz: Diputación Provincial.
- Marichal, C. (1990) La historiografía económica reciente sobre el México borbónico: Los estudios del comercio y las finanzas virreinales, 1760-1820. *Boletín del instituto de historia Argentina Dr. E. Ravignani*, 3a. Serie, (3).
- Marichal, C. (1999). *La Bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Mariluz Urquijo, J.M. (2000) El Tribunal Mayor y Audiencia Real de Cuentas de Buenos Aires. *Revista española de control externo*, 2(4).
- Mariluz Urquijo, J.M. (1987). *El virreinato del Río de la Plata en la*

- época del Marqués de Avilés (1799-1801)* (2da edición). Buenos Aires: Plus Ultra.
- Mazzeo de Vivó, C. (2011, junio). *Consulado, guerras y finanzas en Perú en el tránsito de la colonia a la república 1740 – 1840*. Recuperado el 26 de junio de 2012 en <http://www.ufjf.br/hqg/files/2010/07/Cristina-Mazzeo.pdf>
- Moutoukias, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: CEAL.
- Ruiz Torres, P. (2008). Fiscalidad, economía y sociedad a mediados de siglo. En Fontana, J. y Villares, R. (Dir.). *Reformismo e Ilustración. Historia de España*, Volumen V. Barcelona: Crítica, Marcial Pons.
- Vaccani, M. E. (2012). Antecedentes para la conformación de la estructura fiscal: el caso del Virreinato del Río de la Plata y la Real Aduana de Buenos Aires (1700-1810). IV Jornadas de Graduados-Jóvenes investigadores. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.

La ruta del cacao

Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX

Lina Constanza Díaz Boada

Introducción

Pamplona de Indias, durante el periodo colonial, fue punto de partida de expediciones de conquista y pacificación, que culminaron con la fundación de ciudades, villas, centros mineros y puertos en la región nororiental del actual territorio colombiano y noroccidental de Venezuela. La presencia de arterias fluviales que permiten la comunicación entre Pamplona y el Lago de Maracaibo vislumbró, desde el momento de la Conquista, la necesidad de fomentar el tránsito que diera salida a los metales pamploneses. Tras la crisis de la minería, que amenazó la subsistencia de la ciudad en el siglo XVII, la diversificación hacia actividades agrícolas y la vitalidad del comercio promovió un nuevo periodo de crecimiento y consolidación económica, política y social para la élite local.

Si bien, nuestro objeto de estudio son las prácticas políticas de la élite pamplonesa a lo largo del siglo XIX, no podemos perder de vista los aspectos económicos y sociales, tanto de los actores como de la región, pues éstos confieren rasgos particulares a los procesos que nos interesa investigar. En ese sentido, la presencia de rutas y puertos fluviales adquieren centralidad, porque configuran el paisaje sobre el cual, la mencionada élite, desplegó la apropiación social del territorio. Por ende, nos permite encauzarnos hacia las actividades, intereses y vínculos socioeconómicos de los *notables* pamploneses, que influyeron en la toma y legitimación de las decisiones políticas del grupo.

El presente escrito hace parte de la etapa de exploración en el proceso de construcción del objeto de estudio. Por lo tanto, más que resultados de investigación proponemos un ejercicio de reflexión sobre la región y la élite que nos interesa abordar. En el primer apartado presentamos un panorama general de los estudios que sobre Pamplona se han realizado en la historiografía. Nos interesa centrarnos en la forma cómo se ha abordado la localidad en el marco de una *región histórica* dinamizada por las conexiones sociales favorecidas, a su vez, por las rutas fluviales. En segundo lugar, realizamos un breve recorrido por la configuración socioeconómica de la élite pamplonesa a lo largo del periodo conocido como colonial. Señalamos las transformaciones experimentadas por la élite local, que van desde el predominio de encomenderos-mineros al momento de la conquista y primera etapa de formación de los primeros poblados hispanoamericanos en la región (siglos XVI-XVII), hasta el ascenso económico de los hacendados-comerciantes a partir de la centuria del XVIII. Finalmente, abordamos la ruta del cacao que salía desde San José de Cúcuta por el río Zulia hasta el Lago de Maracaibo, en tanto existía una estrecha relación entre Pamplona y las haciendas cucuteñas.

El caso de Pamplona en los estudios regionales

La historiografía sobre el actual territorio de Colombia evidencia una tendencia a enmarcarse dentro de los límites fronterizos, tanto internos como externos del país. Esto ha provocado varios problemas al momento de abordar procesos histórico-sociales que trascienden los marcos del Estado-Nación. Por ejemplo, se ha generado una representación de Colombia construida a partir de provincias completamente desarticuladas entre sí. Provincias que, además, son presentadas como homogéneas en su interior. La pretendida homogeneidad, por supuesto, se desprende de la visión impuesta por las élites centrales de cada localidad. En este sentido, coincidimos con Gilberto Loaiza (2008) cuando menciona que la idea de país fragmentado ha desembocado en la proliferación de estudios regionales, especialmente desde las grandes capitales de provincia, pero de manera aislada y profundamente localista.

Algo similar ocurre con los límites territoriales del Estado colom-

biano en relación con los países vecinos. Pareciera olvidarse que las fronteras estatales son invenciones políticas recientes que desconocen, en la mayoría de los casos, las dinámicas histórico-sociales de larga duración entre los espacios fronterizos.¹ En otras palabras, la naturalización de las fronteras nacionales ha impedido el desarrollo de investigaciones sobre *regiones históricas*², concepto que permite insertar a la localidad, y a los actores locales, en áreas más extensas de actuación.³

A partir de la década de 1970, se ha incrementado la producción de trabajos desde perspectivas locales y regionales en Colombia. Paralelo a la renovación teórico-metodológica de la disciplina, las investigaciones han planteado la revisión crítica de la Historia nacional con el propósito de estudiar espacios alternativos al centralismo ejercido por Santa Fe de Bogotá. Los esfuerzos realizados han permitido conocer particularidades de diversas ciudades, provincias, Estados federales o departamentos -según el periodo republicano que se estudie-, pero éstos también parten de un enfoque centralista cuando privilegian a la capital de la entidad político-administrativa que se investiga⁴. Cabe enfatizar que la resistencia a ir más allá de los límites jurisdiccionales de la provincia ha obstaculizado la reflexión en torno a las *regiones*

¹ Aquí no sólo pensamos en las regiones históricas que comparten espacios fronterizos enmarcados en los actuales límites del Estado colombiano, sino también, en los espacios que por conflictos políticos-económicos han dejado de pertenecer al territorio de Colombia, como es el caso de Panamá.

² Retomamos el concepto de *regiones históricas* de la propuesta del historiador Germán Cardozo Gaulé (1992-1993: 369) que la ha definido como “[...] área con características históricas comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían [...]”.

³ Cabe mencionar los esfuerzos realizados por la socióloga María Teresa Uribe de Hincapié al estudiar la relación entre región y Nación para el caso antioqueño. Ver: (Uribe de Hincapié et al., 1987), (Uribe de Hincapié, 1992); (Uribe de Hincapié, 1998). Recientemente, la problematización sobre la *región* empieza a retomarse en diversos ámbitos universitarios de provincia. Al respecto encontramos los trabajos de (VALENCIA, 2005); (ALMARIO, 2005); (RAMÍREZ, 2011).

⁴ Para citar algunos ejemplos: (Guerrero, 1993); (Martínez, 1997); (Botero, 2003); (Román, 2004).

históricas. La posición de Armando Martínez Garnica ilustra el anterior problema. Martínez ve en el concepto de *región* una abstracción que desencadena un “obstáculo epistemológico” que impide, a su vez, el desarrollo de la Historia política del Estado Nacional Colombiano. Al respecto menciona que:

[...] tal como corresponde a la acción política de un imperio en expansión, ya que aquellas eran las unidades sociales y políticas efectivas en el proceso de identificación de los grupos humanos, y con el tiempo contribuyeron a fundar en varias ocasiones al Estado Nacional mediante la cesión de sus ‘soberanías resumidas’ [...] a diferencia del ‘modelo regional’, [...] las provincias fueron entidades sociales con un acontecer propio desde el momento en que fueron nombradas y jurisdiccionalmente delimitadas por las huestes del imperio, poniéndolas bajo el señorío de un cabildo, hasta que el Estado republicano procedió a eliminarlas para facilitar el proceso de integración social de la Nación (Martínez, 2004: 100).

La perspectiva de Martínez pierde de vista al menos dos aspectos que consideramos fundamental tener en cuenta al emprender estudios locales y regionales. Primero, creemos insostenible encasillar las dinámicas sociopolíticas –la dimensión económica es desconocida por el enfoque exclusivamente político de este historiador- a los límites impuestos por las “huestes del imperio”, hacerlo implica, entre otras cosas, desconocer que el proceso de conquista y colonización emprendidos en nombre de la corona de Castilla se edificó sobre las estructuras y vínculos regionales de los distintos grupos prehispánicos que no coincidían, necesariamente, con las demarcaciones provinciales establecidas. Cabe recordar además, que las diversas unidades político-administrativas fundadas en Hispanoamérica sufrieron varias modificaciones a lo largo del periodo del dominio de la monarquía española. Modificaciones que estuvieron dadas por múltiples factores en los cuales intervenían las tensiones suscitadas entre los intereses locales, regionales y de la corona. Así pues, la coyuntura política abierta por la crisis de la monarquía en 1808 exaltó no sólo las tensiones –diversos cabildos proclamaron la “independencia” frente

a la capital de provincia, como lo hizo Girón ante Pamplona⁵, sino también, las alianzas locales y regionales consolidadas de tiempo atrás.

El segundo aspecto desconocido por Martínez es la centralidad del municipio hispanoamericano como estructura política heredada de España. Retomamos las palabras de Tamar Herzog (2006: 21-22) al afirmar que “eran los municipios los que implementaban la política económica, fiscal, militar, jurisdiccional y gubernativa del rey. [...] por lo que la construcción del Estado liberal consistió básicamente en ordenar y jerarquizar los cuerpos municipales”. Desde esta perspectiva, antes que la provincia era en el municipio donde la élite construía la integración social, política y económica. Por supuesto, los vínculos de la élite local trascendían los límites de la municipalidad. A través de diversas clases de alianzas –familiares, paisanaje, comerciales, empresariales, educativas, entre otras- los miembros de las distintas élites locales fueron generando un amplio entramado regional.

Ahora bien, la historiografía desarrollada en Colombia sobre el

⁵ La fundación de Pamplona, realizada el 1 de noviembre de 1549, no implicó la delimitación precisa de sus fronteras. Por esta razón, al fundarse Girón, en 1631, se generaron conflictos por los límites jurisdiccionales entre ésta y el cabildo de Pamplona. Las continuas disputas por la mano de obra indígena, la posesión de la tierra y sus recursos, enfrentó a los miembros de la élite de ambas localidades a lo largo del siglo XVII y XVIII. En el marco de las Reformas Borbónicas, la Real Orden del 25 de marzo de 1795 reestructuró los territorios pertenecientes a la Provincia de Tunja (a la que pertenecían tanto Girón como Pamplona), creando las Provincias de Pamplona, Vélez y reorganizando la de Tunja. El Corregidor de Tunja quedó con la jurisdicción de los cabildos de Tunja, Muzo y Villa de Leiva. El Corregidor de Girón con los cabildos de Girón, Pamplona y las Villas del Rosario y de Cúcuta. El Corregidor del Socorro con los cabildos de Vélez, Socorro y San Gil. La elección de las sedes capitales produjo álgidos enfrentamientos entre las ciudades y villas de la región, por cuanto la Real Orden nada establecía al respecto. En desarrollo del litigio que suscitó la elección de las capitales, el Fiscal de la Real Audiencia conceptuó que Vélez y Pamplona debían constituirse en las cabeceras de Provincia, contrariando las aspiraciones de Girón, que no cederían tan fácil. Luego de transcurridos cinco años, Girón se negaba a cumplir con el traslado de la capital provincial a Pamplona, ante lo cual se inició un nuevo juicio que termina favoreciendo, nuevamente, a los pamploneses. Tomando en cuenta los conflictos económicos, sociales y políticos Girón optó por proclamar su “independencia” frente a la capital de Provincia, es decir, frente a Pamplona, en el tiempo de la crisis de la monarquía española.

caso de Pamplona⁶ no escapa a los problemas antes señalados para la historia local-regional. A partir del trabajo pionero de Germán Colmenares⁷, *Encomienda y población en la Provincia de Pamplona 1549-1650*, publicado en 1969, los estudios acerca del periodo colonial han predominado. Especial atención han merecido las distintas instituciones establecidas por la ocupación europea: encomienda, cabildo, Iglesia, doctrina, familia, dote y capellanías. No obstante, con la perspectiva de la celebración del Bicentenario, la época de la coyuntura independentista ha empezado a suscitar atención entre los historiadores.⁸

Los trabajos de Oscar Pabón Serrano y Armando Martínez Garnica toman como punto esencial los acontecimientos del 4 de julio de 1810, cuando los miembros del cabildo de Pamplona arrebatan el bastón de mando al Corregidor catalán Juan Bantús. Vinculan los hechos exclusivamente a la inestabilidad política promovida ante el vacío de la figura del rey, pero desconocen aspectos que complejizan la interpretación del momento, como por ejemplo, la configuración socioeconómica de los actores y el espacio. Contrario al enfoque meramente político, consideramos que la particularidad del caso pamplonés nos lleva a explorar la articulación de la élite local en el circuito comercial regional que desembocaba en el puerto de la ciudad de Maracaibo, punto de conexión a otros mercados hispanoamericanos y colonias extranjeras. Al respecto, es significativa la conclusión del Acta del Cabildo abierto de la ciudad de Pamplona, del 31 de julio de

⁶ (Colmenares, 1969); (Ferreira, 1993); (Pabón Villamizar, 1996); (Acosta, 1999); (Gamboa, 1993); (Gamboa Et Al., 1999); (Ortega, 2000); (Ferreira, 2001); (Pérez, 2002); (Gamboa, 2003); (Gamboa, 2004); (Pabón Serrano, <http://es.scribd.com/doc/53576669/Familia-ad-y-Poder>); (Pabón Serrano, 2010); (Martínez, 2010).

⁷ Los trabajos desarrollados por Germán Colmenares, en la década del 1980, acerca de la Gobernación de Popayán lo llevaron a proponer que en el suroccidente neogranadino se configuró una *región histórica* ordenada espacialmente por el modelo centro-periferia. El primero localizado en el interior andino con Popayán como lugar central. Mientras la periferia se extendía hasta la frontera minera del Pacífico y las selvas del Caquetá y Amazonas (Almario, 2010).

⁸ Hacemos referencia a los trabajos de Oscar Pabón Serrano y Armando Martínez Garnica, citados en el pie de página No. 6.

ese mismo año, al formase la Junta Provisional de Gobierno:

Y con esto se disolvió el Congreso, firmando todos los concurrentes, y se mandó inmediatamente se hiciese circular esta acta a todos los cabildos y lugares de la Provincia, a todos los del Reino, a la América entera y a las **colonias inglesas**; y que convidase de nuevo, como efectivamente se convida a los referidos cabildos comprovinciales para que elija cada uno de ellos su representante [para asistir a la Confederación General propuesta a reunirse en Santa Fe de Bogotá] (El Argos American, 17 septiembre de 1810, Citado en Quintero et al., 2008: 197).

La mención a las colonias inglesas en el Acta de formación de la Junta de Pamplona representa una novedad y singularidad entre el conjunto de actas similares promulgadas, entre 1808 y 1810, en los territorios que integraban las reales Audiencias de Caracas, Quito y Santa Fe de Bogotá (Quintero et al., 2008: Tomos I y II). Entre las preguntas que deberían plantearse futuros trabajos de investigación podemos mencionar, por ejemplo, los interrogantes encaminados a indagar por el carácter de la relación sostenida entre ingleses y pamploneses, por la articulación entre ambos, por las redes y actividades que posibilitaron que la élite local de Pamplona pensara en la necesidad de comunicar sus decisiones políticas a los enclaves comerciales ingleses.

Las distintas prácticas que vinculaban a la zona nororiental neogranadina –Pamplona, Cúcuta, Salazar– con el puerto de Maracaibo y la región andina venezolana –San Cristóbal, Mérida– continuaron vigentes durante el siglo XIX, pese a los obstáculos limítrofes y aduaneros que implicó la disolución de la República de Colombia en 1830. Distintos miembros de la élite neogranadina integrada al circuito agroexportador de Maracaibo, promovieron desde el Estado varios proyectos en aras de mejorar la comunicación y fomentar el comercio regional. A continuación presentamos algunos de estos proyectos que ilustran la presencia de una *región histórica* fuera de los límites estatales.

El Plan Vial sancionado durante el primer gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849), estableció, a través de la Ley de 7 de mayo de 1845, las rutas que en adelante serían consideradas

como caminos nacionales. Uno de ellos fue el trayecto que conectaba a Bogotá – Chocontá – Tunja – Almorzadero – Pamplona – Puerto de los Cachos y San Buenaventura en el río Zulia. Posteriormente, la preocupación por prevenir los riesgos sufridos por las mercancías salientes de Cúcuta durante el invierno, fue el argumento esgrimido por Manuel Ancizar, miembro de la Comisión Corográfica de Nueva Granada, para proponer un trayecto directo entre la mencionada ciudad y la confluencia con los ríos Zulia y Táchira (Ancizar, 1853). Pese a esto, el tráfico entre San José y Puerto de los Cachos continuó siendo el paso obligado del circuito comercial.

Desde el ámbito provincial también se presentaron propuestas que buscaban dinamizar el comercio regional. Al finalizar el año de 1853, Manuel María Ramírez Fortoul fue elegido Presidente de la Cámara Provincial de Santander. Allí gestionó la apertura del camino que unía a San José de Cúcuta con la ribera oriental del río Zulia (Gaceta Oficial de Nueva Granada (G.N.G.), 24 de enero de 1854: 62), buscando la concesión del privilegio exclusivo para la apertura del camino (El Zulia, 2 de noviembre de 1856: 1; G.N.G., 15 de noviembre de 1856: 726). Residiendo en San Cristóbal (Venezuela), Ramírez Fortoul solicitó ante el gobierno del Estado de Santander, el 5 de noviembre de 1862, el privilegio exclusivo para realizar la apertura de un camino de carriles de hierro de San José de Cúcuta al río Zulia. El contrato presentado disponía de la exclusividad de la adjudicación de la obra para el solicitante, el privilegio de cobro de peajes se prolongaba por 40 años contados a partir del momento de haberse concluido el camino, al igual, que establecía la adjudicación de 4.000 hectáreas de tierras baldías a favor del Ramírez al momento de finalizar el privilegio (Gaceta de Santander, 11 de diciembre de 1862: 616-617).

Hacia 1858 el flujo mercante legal comenzó a transformarse debido a las trabas aduaneras impuestas a los productos neogranadinos en Maracaibo. La emergencia de los problemas económicos regionales coincidió con la posesión temporal de Vicente Herrera Vanegas en la Presidencia del Estado de Santander, entre los meses de febrero a julio de ese mismo año. Durante este periodo Herrera propuso la creación del Estado de Zulia, ante el Secretario del Estado del Despacho de Gobierno, Manuel Antonio Sanclemente. Para el Presidente encargado de Santander, la libertad de industria, los intereses y nexos eco-

nómicos primaban por encima de los políticos. Herrera consideraba que el progreso de un pueblo tendía a expandirse hacia los lugares vecinos, por consiguiente, planteó la idea de realizar un Estado que integrara a los pueblos del Valle de Cúcuta y el territorio de Maracaibo, población perteneciente a la República de Venezuela. Vicente Herrera argumentaba que:

Así, si Venezuela se desprendiera del territorio de la Provincia de Maracaibo, de parte del de la de Mérida i del de la Provincia del Táchira, que se encuentran en iguales circunstancias, si nosotros hiciéramos lo mismo con el territorio de la antigua Provincia de Santander i con el de Ocaña, que queda al Oriente de la ciudad de este nombre, entre Salazar i el lugar donde el Catatumbo deja la Nueva Granada, i se erigiera el Estado Soberano del Zulia sobre ese territorio de tres mil seiscientas leguas cuadradas, surcado por dos caudalosos ríos navegables, con puertos sobre el mar, con todos los climas i todas las producciones i las más inagotables fuentes de riqueza, dejándolo bajo el protectorado internacional de las dos Repúblicas, estas ejecutarían un grande acto de justicia, poniendo a aquellos pueblos en las condiciones que necesitan para desarrollarse sin trabas i para marchar desembarazados a la conquista de su magnífico porvenir (Gaceta de Santander, 24 de marzo de 1858: 158-159).

Una lectura meramente política del proyecto, desde una óptica estatal, puede llevar a tildarlo de insólito. La propuesta de Herrera Vanegas se entiende a la luz del universalismo liberal que profesaba a partir de los planeamientos de Anacharsis Cloots. Pero también, del reconocimiento de la existencia de un dinámico circuito comercial previo a la formación de los Estados nacionales emergentes, comercio que empezaba a declinar por las trabas fronterizas, con lo cual, interrumpía el progreso material. Para un liberal como Herrera, el progreso material, la libertad de industria y la iniciativa privada eran prioritarios. Por consiguiente, impulsó la creación de una *Unidad Federal de la Repúblicas Latinas de la América*. La respuesta del Secretario Manuel Antonio Sanclemente claramente indicó la inexistencia de motivos para que el gobierno pensara en la fragmentación del te-

territorio de Cúcuta. Expuso, además, que la riqueza de los pueblos no podía ser consecuencia de la variación en la demarcación territorial, cerrando de esa forma el debate.

Los anteriores proyectos dan cuenta de la permanencia, durante el siglo XIX, de los estrechos vínculos regionales de las localidades nororientales de Nueva Granada con las noroccidentales de Venezuela, relaciones propiciadas por el aprovechamiento de rutas fluviales que desembocaban en el Lago de Maracaibo, el mantenimiento de los antiguos caminos reales que a su vez se cimentaron en los trayectos trazados por los grupos prehispánicos, y por el desarrollo, en el siglo XVIII, de una agricultura dispuesta a la exportación, primordialmente del cacao. Los nexos económicos, sociales, culturales y políticos de la región, no han suscitado la suficiente atención en la historiografía regional desarrollada en Colombia. En los últimos años este panorama ha comenzado a cambiar con la realización de investigaciones que reparan y profundizan en las relaciones regionales (Ramos, 2005). No obstante, falta un largo camino por recorrer para generar diálogos y debates teórico-metodológicos en torno al concepto de *región*, sus aportes y limitaciones en investigaciones historiográficas y otras disciplinas sociales.

Ahora bien, desde las Universidades del Zulia y los Andes-Mérida, en Venezuela, un grupo de investigadores han avanzado sobre la propuesta de Germán Cardozo Gaulé, quien, en 1979, formuló el concepto de *región histórica* para estudiar los procesos del occidente venezolano. Cardozo (1992-1993: 369) entiende por “región histórica marabina al área con características históricas comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían, y del predominio e influencia de una ciudad que actuó como centro jerarquizante: Maracaibo; una región nodal aglutinada durante un período de larga duración, que generó un espacio social con especificidad propia”.

Los trabajos,⁹ realizados por los historiadores venezolanos, parten de papel histórico jugado por la ciudad-puerto de Maracaibo en la configuración comercial de la región desde el siglo XVI. Destacan la ubicación estratégica del puerto que permitía controlar el paso de

⁹ (Cardozo, 2003). (Suárez et al., 2003); (Maldonado, 2005). (Briceño, 2005); (Urdaneta et al., 2006); (Hernández, 2008); (Cardozo, 2010).

navíos, tanto al interior como exterior del lago. Precisamente, fue el tránsito obligado por Maracaibo lo que impulsó su asentamiento desde las localidades de la zona Andina, constituidas como centros productores que requerían dar salida a sus mercancías.

El estado de avance de las investigaciones sobre la *región histórica marabina* ha permitido identificar tres circuitos formados, a finales del siglo XVI, en torno a la cuenca hidrográfica del Lago de Maracaibo. El primero, desarrollado alrededor de Pamplona a través de la ruta fluvial del río Zulia. La élite pamplonesa extendió su red comercial con San Cristóbal, La Grita, Salazar de las Palmas, Tunja y Santa Fe de Bogotá. El segundo circuito, desplegado en torno a Gibraltar por vía terrestre-lacustre. Este puerto estableció conexiones con Mérida, Barinas, Pedraza, al igual que con La Grita y San Cristóbal cuando estas poblaciones encontraban obstáculos para traficar por el río Zulia. El tercer circuito formado por los puertos de Moporo, Tomoporo o Barbacoas, los cuales se vincularon con Trujillo, población donde llegaban los productos de Carora, El Tocuyo, Barquisimeto, Guanaguare, como también lo fue de Barinas y Pedraza (Urdaneta et al., 2006: 40).

Las investigaciones hasta ahora leídas coinciden en señalar a Pamplona como uno de los ejes del circuito agroexportador marabino. Pese a este reconocimiento, seguimos sin conocer los vínculos familiares, económicos, comerciales y políticos que sostuvo la élite pamplonesa con los distintos enclaves y actores del circuito regional. Sin duda las dinámicas y alianzas propiciadas en torno a los intereses socioeconómicos, nos permitirán incluir algunas aristas para complejizar la interpretación del proceso político de la “Independencia” y la posterior formación de los Estados-Nación.

Configuración socioeconómica de la élite pamplonesa: de encomenderos-mineros a hacendados-comerciantes

Desde el momento de la fundación de Pamplona¹⁰ la presencia de indígenas propició el reparto de encomiendas. Pronto, los hallazgos de minas de oro y plata, con el consecuente crecimiento de los poblados mineros, permitieron que los conquistadores y sus primeros

¹⁰ Pamplona de Indias fue fundada por Pedro de Ursúa y el Capitán Ortún Velasco el 1 de noviembre de 1549.

descendientes conjugaran los oficios de encomenderos y mineros. La producción agrícola y ganadera de las encomiendas abastecía a las poblaciones mineras, lo cual generó un activo circuito comercial a nivel regional. Fue hacia finales del siglo XVI cuando los individuos que se habían acercado en Pamplona comenzaron a experimentar la solvencia económica resultante del auge minero. Al respecto, el historiador Silvano Pabón menciona que a partir de la década de 1570 varios elementos evidencian dicha solvencia entre ciertos vecinos de la ciudad. Después de esta época se observa la aparición de las dotes matrimoniales y bienes testados en los protocolos notariales, el consumo de mercancías europeas de índole suntuoso y la compra de cargos concejiles (Pabón Villamizar, 1996: 148). Lo anterior permite ver la consolidación económica de un grupo social, pero también, de la fundación realizada por Pedro de Ursúa y el Capitán Ortún Velazco, procesos en los que intervinieron la conjugación de elementos económicos, sociales, políticos-institucionales y militares encaminados al afianzamiento de un asentamiento urbano, la “pacificación” de la población indígena, el aprovechamiento de los recursos naturales y la circulación comercial de los mismos.¹¹

En este contexto las alianzas matrimoniales se convirtieron en la estrategia principal de la élite local para mantener el poder y perpetuarse en el manejo del cabildo, institución del poder local.¹² Mediante sucesivos matrimonios entre pocas familias que detentaban el estatus social de ser descendientes de conquistadores – encomenderos, se fueron tejiendo *redes* que evitaron la dispersión de la riqueza fuera de

¹¹ Recordemos que en la época de la conquista y los primeros años de la expansión hispánica en las Indias, varios de los asentamientos fundados fracasaban a causa del despoblamiento. La fundación por sí sola no garantizaba la pervivencia del poblado.

¹² Controlar el cabildo era controlar los recursos productivos de la región –tierras, minas, mano de obra-, la orientación en el manejo de las políticas administrativas y fiscales de la Provincia, y, el disfrute de prebendas que reforzaban el estatus social. En relación al manejo del gobierno provincial, si bien es cierto que estas políticas debían ceñirse a las pautas emitidas por la Corona, las condiciones geográficas y regionales permitieron a la élite anteponer sus intereses, logrando actuar con una amplia autonomía que rivalizaba con los esfuerzos de la monarquía por regular la vida económica y centralizar la administración política.

los miembros de la parentela. Al mismo tiempo, las *redes* mantuvieron la “limpieza de sangre”: elemento fundamental de legitimación del poder al interior de la sociedad hispana. En esta lógica, por lo general los hijos e hijas mayores se destinaban a los mejores partidos, contrayendo matrimonio con encomenderos o con sus herederos. Mientras las hijas menores debían ingresar a la vida religiosa en caso de no presentarse un pretendiente adecuado para las nupcias. Igual suerte corrían los hijos menores quienes al no recibir herencia de sus padres eran enviados a la carrera eclesiástica, de gran utilidad para efectos de control de la población indígena, la fundación de capellanías y censos como mecanismos de crédito y rentas durante la colonia.

Al despuntar el siglo XVII, el auge de la minería permaneció vigente. Para esta época los cabildantes de Pamplona eran en su gran mayoría encomenderos dedicados a la minería. En su investigación sobre los miembros del ayuntamiento pamplonés entre 1600 y 1660, Jorge Gamboa (1993: 17-18) presenta la inserción de 59 empleados concejiles, de los cuales, 51 (86.5%) de ellos eran encomenderos dedicados a la minería. Los 8 (13.5%) individuos restantes se ocupaban en diversas actividades comerciales.

El claro predominio de encomenderos dedicados a la minería que evidencia la conformación de la élite local y el cabildo, durante los siglos XVI y buena parte del XVII, se fue modificando paulatinamente. La configuración económica de los notables pamploneses y por lo tanto de los cabildantes varió a partir de dos procesos fundamentales. Primero, la progresiva extinción de la encomienda, que se fue transformando en hacienda y, segundo, la crisis de la minería que empezó a golpear la región bien entrada la centuria del XVII. En adelante, los hacendados pero sobre todo los comerciantes fueron ganando un lugar en el Ayuntamiento municipal. Luego de revisar los testamentos registrados para el periodo de 1750-1810, la historiadora Yaneth Ortega (2000: 33) llega a la conclusión que para la segunda mitad del siglo XVIII las actividades que sustentaron el progreso económico de Pamplona fueron la agricultura, la ganadería y el comercio; mientras la minería se convirtió en un recuerdo de tiempos pasados. Es evidente que la minería pasó a un plano secundario frente a las otras actividades que retribuían mayores beneficios. No obstante, es improbable que la actividad minera desapareciera por completo, pues incluso en

el siglo XIX se continuó registrando envío de oro y plata de Pamplona hacia la Casa de Moneda en Bogotá.

Pamplona era parte de una sociedad jerarquizada donde los individuos se encontraban a merced de los méritos, las gracias (primordialmente traducidas en tierras) y los privilegios (por ejemplo, exención de pago de impuestos) que podían conseguir de la Corona. Por consiguiente, en la ciudad tenía vigencia una lógica que hacía corresponder el hecho de ser encomendero, hacendado o minero con la obtención de un cargo en el cabildo, lógica de la cual se encontraban excluidos los comerciantes. Sin embargo, la crisis minera promovió una reconfiguración productiva llevando al ascenso de los comerciantes en la vida sociopolítica pamplonesa a lo largo del siglo XVIII, proceso que nos interesa resalta.

Los comerciantes que lograron obtener grandes fortunas en el manejo de sus negocios se fueron abriendo campo para interactuar en los espacios de la élite local. A través del matrimonio con hacendados descendientes de conquistadores, los comerciantes lograron establecer una alianza estratégica. Por un lado, los hacendados detentaban un estatus social tradicionalmente privilegiado, el manejo del cabildo y la posesión de grandes extensiones de tierra. Por el otro lado, los comerciantes poseían la riqueza en metálico que hacía falta a la élite empobrecida.

Luego de la expansión minera comprendida entre 1550 y 1630, los efectos del colapso económico amenazaron con desplomar la consolidación socio-espacial lograda en los años previos. La crisis propició la emigración de beneméritos y vecinos hacia sus propiedades rurales. La incapacidad de mantener los gastos suntuarios y la compra de mercancías europeas, que era uno de los requisitos que implicaba el poseer una casa en la plaza central de la ciudad, llevó a varios miembros de la élite a trasladarse a los sectores rurales donde podían vivir modestamente (Guerrero, 1993: 10). Las penurias económicas también llevaron a varios hacendados a contraer grandes deudas con los comerciantes. Ante la incapacidad de pago del deudor, se acordaba la boda entre comerciantes y descendientes de conquistadores, beneficiando a ambas partes. Concretada la alianza, los comerciantes empezaron a hacer su aparición en el cabildo y, en consecuencia, a influir en las políticas locales-regionales.

A lo largo del siglo XVII se afianzó la incorporación de ricos comerciantes a la élite local. La alianza entre comerciantes y hacendados dinamizó la exportación de sus productos a los mercados regionales asociados a la apertura del camino a la ciudad de Ocaña y a la ruta fluvial por el río Zulia. Conjugando el poder económico resultante de sus actividades productivas, el prestigio social concedido por las alianzas matrimoniales con la élite tradicional y el poder político al acceder al cabildo, los comerciantes junto con los hacendados se convirtieron en un grupo de poder local que actuaba con amplia autonomía frente a las directrices de la corona.

La ruta del cacao

Pamplona fue el punto de partida de exploraciones que culminaron con la fundación de ciudades, villas, centros mineros y puertos. Las campañas de conquista fueron promovidas en su gran mayoría por el cabildo de la ciudad. Entre los asentamientos auspiciados por los capitulares pamploneses estuvieron Mérida, San Cristóbal, La Grita, ubicados en la actual Venezuela; y Ocaña, Salazar de las Palmas, Chinácota, San Faustino, Bucaramanga, y San José de Cúcuta en el Nuevo Reino de Granada. Con todos estos poblados los pamploneses mantuvieron relaciones de diversa índole, pero aquí nos interesa resaltar el carácter de las conexiones entre Pamplona y San José de Cúcuta.

Luego de varios años de esfuerzos encaminados a “pacificar” (dominar el territorio y la mano de obra nativa) a los indígenas de la zona se logró mantener el control sobre este espacio. La constante resistencia de las comunidades indígenas promovió diversas empresas militares llamadas de “pacificación” y políticas misionales, durante todo el periodo colonial, cada vez que la élite regional necesitaba extender la frontera agraria. Las encomiendas de los conquistadores pamploneses establecidas en los territorios de Cúcuta optaron por aprovechar la cercanía del río Zulia, destinando a los indígenas de la zona a la navegación antes que a la minería. El río Zulia se convirtió, desde el primer momento, en la arteria fluvial que comunicaba al Nuevo Reino de Granada con el Lago de Maracaibo y desde allí con Europa (Gamba, 2009).

El pueblo de indios de San Luis de Cúcuta en el siglo XVII co-

menzó a recuperar la caída demográfica que había tenido lugar en las primeras décadas de ocupación hispana. Con el arribo de población blanca y mestiza en el Valle de Cúcuta se comenzó a estabilizar el asentamiento. A comienzo del siglo XVIII se introdujo el cultivo de cacao, iniciando un periodo de bonanza debido a las ventajas que ofrecía el suelo, las vías de comunicación y la demanda del fruto en los mercados hispanoamericanos y europeos. El cacao se convirtió, entonces, en el principal producto de exportación a través de la ruta Río Zulia-Lago Maracaibo (Gamboa, 2009). El auge del comercio cacaotero impulsó la formación de grandes haciendas de vecinos pamploneses en la zona, quienes hicieron presión con el fin de expulsar/“pacificar” a los Motilones, grupo indígena de la familia lingüística Chibcha que se movilizaba en la región.

La presión sobre el territorio ancestral de los Motilones por parte de los hacendados generó hostilidades de los indígenas sobre las haciendas ganaderas y cacaoteras fundadas en las vertientes de los ríos Zulia y Catatumbo. Las quejas de los hacendados de Maracaibo, San Cristóbal y Cúcuta expresaron sus intereses económicos y promovieron un intenso proceso de “pacificación” (Ramos, 2010: 15). Desde Maracaibo se convocó a los pobladores de Pamplona, Salazar de las Palmas y San Faustino, en respaldo de las operaciones militares. El apoyo demostrado da cuenta de la importancia de las haciendas cacaoteras de Cúcuta para la vitalidad del circuito comercial regional. El control del territorio, dice Aristides Ramos (2010: 17-18), permitió a los hacendados de Cúcuta ampliar su producción “siendo a finales del siglo XVIII una de las principales regiones exportadoras del producto, comercio que se realizaba a través del puerto de Maracaibo del cual salían con destino al puerto de Veracruz 8.000 fanegadas anuales del producto”.

La expansión agroexportadora fundada en el control de los territorios Motilones condujo a la creación de la población Guasimal de Cúcuta –llamada San José de Guasimales o San José de Cúcuta– como frontera militar. En 1733 la corona autorizó la fundación de la parroquia en los terrenos donados por Juana Rangel de Cuéllar, vecina de Pamplona y descendiente de los primeros conquistadores. Independizada del pueblo de indios, la villa de San José de Cúcuta pasó a estar sujeta a la Provincia de Pamplona.

Hacia 1808 la producción de las haciendas cucuteñas se había diversificado con los cultivos de añil y café. Para ese momento, el Corregidor de Pamplona, Joaquín Camacho, afirmó que la prosperidad de la ciudad de Pamplona se debía a las haciendas de sus vecinos en el Valle de Cúcuta y al activo comercio que encontraba salida por el puerto de los Cachos, sobre el Río Zulia, en dirección a Maracaibo, Barinas, las islas del Caribe y Europa (Gamboa, 2009). Por consiguiente, a lo largo del siglo XVIII, la élite pamplonesa logró consolidar su integración al circuito agroexportador marabino a partir de la expansión de la frontera agrícola en los Valles de Cúcuta, el fortalecimiento de la hacienda y la formación de San José de Cúcuta como enclave productor, especialmente de cacao. Indudablemente, en este proceso las redes sociales tejidas por la mencionada élite permitió la articulación entre las distintas localidades de la *región histórica*. Conexiones incentivadas, además, por la creciente demanda del cacao en los mercados hispanoamericanos y europeos.

Conclusiones

La historiografía revisada para el caso de Pamplona se ha focalizado, primordialmente, en el periodo comprendido entre los siglos XVI y XVII, cuando la provincia sustentaba su economía en la minería como actividad primordial. No obstante, la región continúa adoleciendo de trabajos que profundicen en los diversos procesos promovidos por la actividad minera. Mientras tanto, instituciones como la encomienda, el cabildo, la Iglesia, la doctrina, la familia y la dote, han suscitado mayor atención por parte de los investigadores.

El periodo comprendido entre finales del siglo XVIII y el largo XIX ha permanecido prácticamente inexplorado. Recientemente, Los festejos del Bicentenario de las “Independencias” latinoamericanas han vuelto la mirada hacia Pamplona. En este contexto, la coyuntura política desatada por la crisis de la monarquía española y las guerras de “Independencia”, como problemas centrales del momento, han empezado a ser abordadas sin tomar en cuenta las características y dinámicas políticas, sociales, económicas y culturales previas a 1810, tanto regionales como de los actores locales. Dichos trabajos insertan el proceso político pamplonés en un marco de referencia mayor: el Imperio español.

Si bien, no se puede desconocer la integración de Pamplona a la

monarquía española, ni podemos olvidar que la élite local compartía la cultura política hispánica, tampoco hay que dejar de lado las particularidades regionales construidas en un proceso histórico de larga duración. En este sentido, creemos que la lectura exclusivamente político-localista de los acontecimientos sucedidos a partir de 1810, termina por repetir discursos planteados para otros espacios hispanoamericanos, o, reificando la visión homogénea de las élites nacionalistas consolidadas durante el proceso de formación del Estado-Nación. Por consiguiente, nuevos trabajos de investigación debe contemplar la exploración de los diversos vínculos –sociales, políticos, económicos, culturales, comerciales, empresariales, entre otros– desplegados por la élite pamplonesa, durante los siglos XVIII y XIX, en una región donde las rutas y puertos fluviales constituyen el escenario de desarrollo para los mencionados vínculos. En este sentido, el concepto de *región histórica* permite pensar la relación entre lo local y lo regional, que a su vez nos encauza a problematizar acerca de la construcción del Estado-Nación. Lo anterior abrirá camino para indagar, por ejemplo, aspecto como la apropiación social del espacio que trasciende los límites jurisdiccionales de la localidad y la Provincia, la integración al circuito agroexportador centrado en el cacao, la expansión de la frontera agraria que permitió consolidar la hacienda cacaotera en el Valle de Cúcuta, las conexiones con otros mercados internos y externos a la región, y por supuesto, cómo estas dinámicas socioeconómicas están presentes al momento de la toma y legitimación de las decisiones políticas de la élite pamplonesa.

Bibliografía

Prensa oficial:

- El Zulia (1856-1857). Periódico oficial de la Provincia. Pamplona, Imprenta Zapata Hermanos.
Gaceta de Santander (1857-1886). Pamplona, Bucaramanga y Socorro.

Bibliografía general

- Acosta, J. (1999). *Historia de la iglesia en Pamplona siglos XVI, XVII y XVIII*. Pamplona [Colombia]: Universidad de Pamplona.
Almario García, O. (2005). *La invención del suroccidente colombiano*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

- Almarío García, O. (2010, II Semestre). Germán Colmenares: un historiador visto en Fragmentos. *Procesos, Revista Ecuatoriana de Historia*, (32) Recuperado el 1 abril de 2011 en <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2850/1/04.Almarto-D.pdf>
- Ancizar, M. (1853). *Peregrinación de Alpha: por las provincias del Norte de la Nueva Granada en 1850 i 1851*. Bogotá: Echeverría. Recuperado el 19 de enero de 2007 en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/perealpha/indice.htm>
- Botero Herrera, F. (2003). *Estado, Nación y Provincia de Antioquia: guerras civiles e invención de la región 1829-1863*. Medellín: Hombre Nuevo.
- Briceño Monzón, C. (2005). La región histórica del sur del Lago de Maracaibo y la influencia geohistórica de la ciudad de Mérida. *Tierra Firme*, 23(90). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682005000200004&lng=es&nrm=is
- Cardozo Gaulé, G. (1992-1993). El circuito agroexportador marabino a mediados del siglo XIX. *Boletín Americanista*, (42-43), 367-393.
- Cardozo Gaulé, G. (2003). Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX. *Tierra Firme*, 21(84). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682003000400007&lng=es&nrm=is
- Cardozo Gaulé, G. (2011). Regiones históricas, independencia y construcción de la nación venezolana. *Académica*, 2(3). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3748165>
- Colmenares, G. (1969). *Encomienda y población en la Provincia de Pamplona 1549-1650*. Bogotá: Uniandes.
- Ferreira Esparza, C. (1993). *Censos y capellanías: el crédito en la provincia de Pamplona 1700-1760*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Ferreira Esparza, C. (2001). *La economía espiritual entre lo terrenal y lo celestial: Pamplona siglo XVIII*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Gamboa, J. et al (1999). *Ensayos de arqueología etnohistórica e historia cultural de la Provincia de Pamplona: épocas prehispánica y colonial*. Pamplona [Colombia]: Universidad de Pamplona.

- Gamboa, J. (1993). Cabildo y élites locales en la sociedad colonial: Encomenderos, mineros y comerciantes en la Provincia de Pamplona (1600-1660). *Revista Politeia*, (12), 16-28.
- Gamboa, J. (2003). *El precio de un marido: el significado de la dote matrimonial en el Nuevo Reino de Granada: Pamplona (1570-1650)*. Bogotá: Imprenta Nacional – Instituto Colombiano de Antropología.
- Gamboa, J. (2004). La encomienda y las sociedades indígenas del Nuevo Reino de Granada: el caso de la provincia de Pamplona. *Revista de Indias*, 64(232), 749-770.
- Gamboa, J. (2009). Cúcuta: ciudad comercial y fronteriza. *Revista Credencial Historia*, (234), 9-15. Recuperado el 15 marzo de 2012 en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio2009/cucuta.htm>
- Guerrero Rincón, A. (1993). *La política local en la sociedad colonial, Girón siglo XVIII*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Hernández Arena, R. (2008). La antigua vialidad y los circuitos económicos coloniales en el espacio altoandino merideño (siglos XVI-XVII). *Tierra Firme*, 26 (104), 451-468.
- Herzog, T. (2006). *Vecinos y extranjeros: hacerse español en la Edad Moderna*. España: Alianza Editorial.
- Loaiza Cano, G. (2008). *Pensar el Bicentenario*, 57. Recuperado el 15 de marzo de 2012 en http://www.revistanumero.com/index.php?option=com_content&view=article&id=615
- Maldonado Delgado, H. (2005). Poblamiento y tenencia de tierra en el suroeste de Venezuela. Caso: Gran Globo del Uribante. Estado Táchira (1657-1962). *Tierra Firme*, 23(90). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682005000200003&lng=pt&nrm=is
- Martínez Garnica, A. (1997). *La Provincia de Vélez: orígenes de sus poblamientos urbanos*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Martínez Garnica, A. (2004). La experiencia del grupo de investigaciones históricas sobre el Estado Nacional colombiano: derroteros, conceptos fundamentales y temas seleccionados. En Ayala, C. (Comp.). *La Historia política hoy: sus métodos y las ciencias sociales*

- (pp. 97-116). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Martínez Garnica, A. (2010). La independencia en Pamplona y el Socorro. *Revista Santander*, (5), 18-33.
- Ortega Chinchilla, Y. J. (2000). *Cultura material en la ciudad de Pamplona, 1750-1810* (Tesis de grado). Escuela de Historia: Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga: (Sic) Editorial.
- Pabón Serrano, O. M. (2010). *Familia, poder y notabilidad en la sociedad pamplonesa en la época de la Independencia: los Canal González*. Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://es.scribd.com/doc/53576669/Familia-ad-y-Poder>
- Martínez Garnica, A. (2010). *Juntas y batallas en la Provincia de Pamplona durante la Primera República 1810-1816*. Bucaramanga: (Sic) Editorial.
- Pabón Villamizar, S. (1996). *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*. Pamplona [Colombia]: Cámara de Comercio de Cúcuta.
- Pérez Pinzón, L.R. (2002). *Emancipar la muerte: Estado, educación y sociedad en la provincia de Pamplona (1821-1828)* (Monografía de Especialización). Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.
- Quintero Montiel, I. y Martínez Garnica, A. (Editores) (2008). *Actas de formación de Juntas y declaraciones de independencia (1809-1822): Reales Audiencias de Quito, Caracas y Santa Fe*. Tomos I, II. Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander.
- Ramos Peñuela, A. (2005). Frontera y poblamiento. Hacendados y misioneros en el nororiente de la Nueva Granada 1700-1819. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, (54), 7-29.
- Ramírez Bacca, R. (2011). Tendencias de la historia regional en Colombia. Problemas y perspectivas recientes. *HISTOReLo, Revista de Historia Regional y Local*, 3(5), 147-168.
- Román Romero, R. (2004). Memorias enfrentadas: Centenario Nación y Estado 1910-1921. *Memorias*, 2(2). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=85502207>
- Suárez de Paredes, N. y Briceño Briceño, M. (2003). Territorio, trabajo y parentesco en el sistema productivo hortícola de los Valles Altos andinos. *Tierra Firme*, 21(84). Recuperado el 15 de marzo

- de 2012 en http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682003000400008&lng=en&nrm=i
- Urdaneta Quintero, A.; Parra Grazzina, I. y Cardozo Gaulé, G. (2006). Los orígenes de Maracaibo y el dominio del Lago: diversidad social y mestizaje. *Procesos Históricos*, (10). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2041409>
- Uribe de Hincapié, M. T. y Álvarez Gaviria, J. M. (1987). *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana. 1810-1850*. Colombia: Universidad de Antioquia.
- Uribe de Hincapié, M. T. (1992). *Urabá: región o territorio?, un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín: Corpourabá.
- Uribe de Hincapié, M. T. (1998). *Las raíces del poder regional: el caso antioqueño*. Antioquia: Universidad de Antioquia.
- Valencia Llano, A. (2005). “La metodología en la investigación histórica regional del Valle del Cauca”. *Revista Historia y Espacio*, (25) [en línea]. Consultado el 15 de marzo de 2012 en <http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/25/Debaate/2506.PDF>

El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México

Yasser Orlando Espinoza García
Héctor Manuel Pimienta Fernández

Introducción

El presente trabajo consta de dos partes; en el primer apartado se explica el impacto económico que generó el turismo extranjero, principalmente proveniente de Estados Unidos, durante gran parte del siglo XX, y que se vio reflejado en el mejoramiento de la infraestructura turística y urbana del puerto.

La segunda parte del trabajo se centraliza en mostrar los impactos culturales y sociales que ocasionó esa afluencia constante de visitantes estadounidenses, a través de sus prácticas cotidianas, lenguaje, música, y actividades deportivas realizadas por los mismos. Provocando un contacto cultural con las nuevas expresiones observadas por los habitantes porteños; las cuales, muchas de estas actividades, fueron adoptadas por los residentes, pasando a formar parte de la cotidianidad mazatleca.

Por último, el objetivo principal de este trabajo es mostrar que el turismo no es sólo un fenómeno que se limite al plano económico, sino que se enfrenta a un intercambio social y cultural entre visitantes y residentes. Este intercambio puede manifestar una resistencia entre los actores sociales; sin embargo, muchas de las veces son apropiadas y representadas como parte de su cultura, teniendo algunas modificaciones, como fue el caso de la sociedad Mazatleca.

El desarrollo del turismo como actividad económica

Mazatlán es un puerto ubicado en el Estado de Sinaloa al Noroeste-

te de la República Mexicana, que se encuentra entre los Estados de Sonora, Durango, Nayarit y parte de Chihuahua; bañado por las aguas del Mar de Cortez perteneciente al Océano Pacífico, lo que permite tener una gran diversidad de especies marinas (Marlín, Pez Dorado y langostinos principalmente), propios de la región, y que son importantes para la realización de actividades como la pesca deportiva.

Mazatlán nace históricamente como una población porteña, de manera natural, puesto que desde los tiempos de la colonia, servía como sitio de paso de algunos mercaderes, exploradores y bandidos (piratas), que cursaban las aguas del litoral de la Nueva España (Román, 2009: 43). Sin embargo, fue hasta principios del siglo XIX cuando empezó a tener una importancia comercial, ello debido a la gran cantidad de mercancías, muchas de ellas de contrabando, que eran introducidas al territorio a través de este espacio geográfico del noroeste mexicano. Este constante tráfico de mercancías, destinadas en su mayoría a abastecer los centros mineros ubicados en las cercanías (Cosalá y el Rosario), propició que el nuevo gobierno independiente, a través de la Junta Constitutiva de Gobierno Mexicano, lo declarara puerto en febrero de 1822 (Santamaría y Espinoza, 2011: 12).

El siglo XIX ha sido históricamente significativo, ya que fue en este periodo donde hubo un enorme crecimiento en la economía porteña, provocado principalmente por el intenso flujo comercial originando un aumento considerable de la población, que de 500 personas que constituían a Mazatlán en 1828, pasó a 6 673 en 1854, y posteriormente a finales de este mismo siglo ya eran 17 852 habitantes (Román, 2009: 28). Este crecimiento poblacional que se suscitó en esta centuria, se propició esencialmente por la enorme cantidad de visitantes que recibía el puerto, en su mayoría extranjeros provenientes de Estados Unidos o países europeos como Alemania e Inglaterra, y que en su mayoría optaban por quedarse a vivir en el puerto, estableciendo algunas casas comerciales.

El constante tráfico de personas provenientes de otros países originó una cultura hospitalaria entre los habitantes porteños, y que eran constantemente señalados por los propios visitantes en sus libros de viajeros. Como fue el caso de Herman Melville, novelista norteamericano, quién visitó el puerto a mediados de dicho siglo, haciendo referencia en su escrito sobre la calidez de los ha-

bitantes de Mazatlán (Schobert y Hernández, 2006: 184).

Por otra parte, este enorme flujo de visitantes extranjeros en el siglo XIX provocó la construcción de algunos hoteles como, el *Hotel de France* en 1870, el *Central* en 1881, y el *Nacional* en 1884 (Román, 2006: 195). Sin embargo, el turismo como actividad económica en Mazatlán tendría sus inicios hasta principios de la siguiente centuria, con la expansión de las vías de comunicación, ya que propició una mayor conectividad del puerto con Estados Unidos, que ha constituido desde los inicios de este sector económico el principal mercado. La llegada del ferrocarril a las playas mazatlecas en 1909, por parte de la empresa ferroviaria *South Pacific*, de origen estadounidense (Santamaría y Espinoza, 2011: 14), significó una nueva opción para los visitantes provenientes del vecino país del norte, ya que para esos años el barco constituía la única vía de comunicación segura, debido a que los caminos eran deplorables e inseguros haciéndolos intransitables.

En 1923 se efectuó la apertura del hotel *Belmar* (Santamaría, 2002: 7), que representa el primer hotel ubicado frente al mar, es decir, con una visión turística, ya que aprovechaba el paisaje originado por el mar, lo que representaba un deleite para los paseantes. Este suceso simboliza el inicio de la infraestructura turística del puerto, ya que en los años posteriores a su construcción vendrían a edificarse nuevos establecimientos de hospedaje que tendrían como principal atractivo los atardeceres mazatlecos frente al mar.

En la primera mitad del siglo XX, el turismo tenía un impacto menor en la economía del puerto sinaloense, debido a que era el comercio, actividad heredada del siglo anterior, la que constituía la principal fuente económica porteña, así como la minería que se practicaba en los poblados aledaños. Sin embargo, a nivel federal, el turismo empezó a generar un gran impacto en el PIB nacional (Producto Interno Bruto), ya que sólo en 1938 se generó 8.2 millones de dólares para el país (Fernández, 1991: 342). Sería a partir de la década de los 50's del siglo XX, cuando aparecerían con mayor intensidad la actividad turística en Mazatlán, así como también la pesca comercial.

La Segunda Guerra Mundial marcó una coyuntura en la actividad turística a nivel mundial, y Mazatlán no quedaría fuera de este fenómeno. Pues al quedar devastada Europa, que contenía a los principales países turísticos del mundo, tales como, Francia, Inglaterra,

Italia, Holanda, entre otros, esto debido a los estragos del conflicto bélico, las agencias turísticas internacionales tuvieron que reorientar los flujos turísticos hacia otras regiones del globo, viéndose beneficiadas algunas zonas de América y Asia, entre las que destaca México, Centroamérica y el Caribe.

Fue a partir de 1945 cuando se intensifica el flujo de visitantes estadounidenses al puerto de Mazatlán de nueva cuenta. Sin embargo, a diferencia de la centuria pasada, esta vez sería principalmente con fines lúdicos y no comerciales. Esto también se explica debido al crecimiento del poder adquisitivo de la clase media norteamericana como resultado de la posición triunfante por parte de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Para darnos cuenta de la cantidad de turistas que llegaron a México en los años posteriores del conflicto bélico, es preciso señalar que a finales de la década de los 40's y principios de los 50's, se tenía un impacto económico por año de 156.1 millones de dólares por concepto de turismo a nivel federal (Guajardo, 1995: 42). Aunque es necesario mencionar que los datos estadísticos no eran muy confiables debido a la época. Sin embargo, si nos muestran un parámetro del desarrollo que estaba teniendo esta actividad económica. Para estas mismas fechas sólo existían dos centros turísticos de *Sol y Playa* de importancia en México: Acapulco y Mazatlán; pero estos se encontraba en condiciones muy precarias, tanto en su infraestructura, como en su cultura turística.

Mazatlán para 1951 sólo contaba con 12 hoteles debidamente registrados ante la Secretaría de Turismo, que sumaban un promedio de 419 cuartos disponibles (Secretaría de Turismo; 1951: 26), esto representaba un problema para la incipiente industria de los placeres mazatleca, puesto que, en las temporadas de mayor auge de turismo extranjero la infraestructura no era la suficiente, por lo que en ocasiones se le pedía a los mismos pobladores ofrecer sus hogares a los turistas. Este tipo de problemas sucedían porque en estos años existía un temor por parte de los empresarios locales por invertir en este sector económico, ya que preferían dirigir sus capitales a la pesca comercial; así mismo existía una ausencia de cadenas internacionales de hoteles y restaurantes que se establecieran en el puerto sinaloense. Sin embargo, en las décadas siguientes esta condición cambiaría producida principalmente por el incremento de la afluencia turística,

lo que generó oportunidades de inversión en diferentes actividades de la industria del ocio porteña.

Por otra parte, un suceso preponderante en la vida de turística de Mazatlán sería la finalización de la carretera *México-15* en 1948 (Santamaría, 2002: 48), misma que conectaría al puerto sinaloense con la frontera sur de los Estados Unidos. Este suceso permitió la aparición de una nueva modalidad de turistas, la cual hasta entonces era desconocida para el puerto, que sería el *Turismo de Caravana* o *Turismo Carretero*, que consistía en el uso exclusivo de las carreteras como vía de comunicación, y la llegada de turistas norteamericanos mediante los famosos *Trailers House* (Casas Rodantes). Este tipo de turismo generó una gran derrama económica para el puerto sinaloense, ya que hasta antes de la era de la aviación, el automóvil representó por muchos años el principal transporte utilizado por los turistas norteamericanos.

A finales de la década de los 50's el turismo como sector económico estaba teniendo un crecimiento favorable. Sin embargo, para estas fechas, la pesca comercial y el comercio constituía los principales motores de la economía local. Por otra parte, se anunciaban constantemente la llegada de capitales extranjeros a través de las cadenas internacionales de hoteles y restaurantes, pero sólo quedaba en rumores que nunca llegaron a concretarse. Este tipo de fenómenos causaban ambientes de incertidumbre sobre el futuro de la industria turística de Mazatlán. A pesar de ello, para estas fechas llegaba un promedio de 3 mil turistas estadounidenses en épocas primaverales, utilizando principalmente tres medios de transportes: el automóvil, el avión y el ferrocarril; dejando una derrama económica alrededor de 200 mil pesos (El Sol del Pacifico, 1958: 2).

En la segunda etapa de la década de los 60's, y parte de los 70's, se presentó el mayor crecimiento de afluencia turística extranjera en Mazatlán, y esto se vio reflejado en las cifras de la época, ya que 1967 llegaron a Mazatlán alrededor de 75 mil turistas provenientes de Estados Unidos (Santamaría, 2002: 24), y para 1970 eran 293 mil 258 visitantes de ese mismo país. Esta cifra seguiría incrementándose en los primeros años de la década de los 70's, hasta llegar a su máximo punto que representó el año de 1974 con la llegada de 604 mil 277 estadounidenses (Santamaría, 2005: 57). Posteriormente llegarían

años de crisis en afluencia del turismo extranjero puesto que en los años siguientes las cifras de visitantes extranjeros no superarían las 200 mil personas, provocando que a partir del año de 1975 fuera el turismo nacional el que llegaría en mayores cantidades al puerto de Mazatlán, dejando al turismo extranjero en un segundo plano. Sin embargo, no disminuiría la importancia de este último ante los empresarios turísticos locales, debido a que a pesar de que llegaba en menores cantidades, la derrama económica que generaba en ocasiones era mayor a la del turista nacional.

Este crecimiento de la afluencia turística extranjera en los años mencionados generaría un impacto en el desarrollo de la infraestructura turística y urbana del puerto de Mazatlán, sobre todo en lo que tiene que ver en la construcción de hoteles y restaurantes; y la creación o mejoramiento de los servicios públicos, con la finalidad de prestarle un mejor servicio a los visitantes. Ya que a finales de la década de los 60's comienza un incremento favorable en la constitución de empresas con giro turístico, como se ve reflejado en 1967 donde se constituyeron nueve empresas, de las cuales seis eran hoteles y restaurantes, dos agencias turísticas y una sola empresa se dedicaba a prestar otro servicio turístico (véase anexo 1). Las agencias turísticas eran constituidas principalmente para ofertar los servicios de caza y pesca deportiva, que para esas fechas representaban las principales actividades turísticas de Mazatlán, junto con el *Carnaval*. Estas empresas constituidas en este año la más importante sería *Inmuebles Mazatlán S. A.*, con un capital inicial de 2 millones de pesos; teniendo como principales inversionistas a los señores Ezequiel Tortoledo y Carlos Ortega.

El periodo de 1967-1979 se efectuó el mayor crecimiento de la infraestructura turística de Mazatlán, siendo el año de 1974 donde más empresas de giro turístico se constituyeran con alrededor de treinta y nueve inversiones, de las cuales veinte correspondían a hoteles y restaurantes, dos agencias turísticas, y diecisiete empresas que tenían que ver con otros servicios, sobre todo lo que tenía que ver con los transportes. En este año la mayor inversión la harían los señores Sergio De Cima Guereña, Sergio De Cima, Arturo Mela García, Arturo Ramos y Héctor Arriaga, en la constitución de la empresa *Hoteles Palmar S. A.*; con un capital inicial de 40 millones de pesos, lo cual re-

presentaba una inversión muy alta para la época, lo que nos dice que estos empresarios locales que también tenían inversiones en la pesca, para estas fechas, ya miraban al sector turístico como una actividad económica importante donde podían arriesgar sus capitales, puesto que este mismo año, como se dijo anteriormente, fue el que más crecimiento tuvo en la afluencia turística internacional.

Aunado al crecimiento de la infraestructura turística del puerto sinaloense, también se generó un crecimiento en la infraestructura urbana, que desembocarían en la pavimentación de las principales avenidas, el mejoramiento de los servicios públicos, la construcción de parques y plazuelas; y la realización de una serie de actividades que tenían que ver con el embellecimiento de la ciudad. Por otra parte, el crecimiento del turismo como actividad económica propició mayores fuentes de empleos para los porteños y mejoró en alguna manera la calidad de vida de los residentes; debido a que se diversificaron las actividades económicas que se tenían (pesca y comercio), y que para los años posteriores a la década de los 70's, el turismo representaría la principal actividad económica de Mazatlán, aunque el turismo internacional disminuiría en su afluencia.

Después del año de 1974 hubo una disminución considerable de la infraestructura turística de Mazatlán, provocado por la baja en la afluencia turística internacional que sembró de nuevo incertidumbre entre los inversionistas locales e internacionales que tenían pensando inyectar sus capitales en este sector económico. Esta disminución de visitantes estadounidenses quizás fue provocada por la creación de nuevos centros turísticos *planeados* en el país como: Cancún, en Quintana Roo, que se encuentra en la región de la *Riviera Maya*; y el desarrollo de otros destinos tradicionales como, Puerto Vallarta, en el Estado de Jalisco. Estos nuevos centros turísticos que surgieron en la década de los 70's representaron una fuerte competencia para el puerto sinaloense, sobre todo en lo que tiene que ver con temas como: la infraestructura turística y urbana, promoción turística y vías de comunicación. Sin embargo, Mazatlán a partir de estas mismas fechas empezó a tener la llegada en mayor cantidad de turismo nacional, sobrepasando en números al turismo extranjero. Pero el turismo extranjero nunca perdería importancia debido al alto poder adquisitivo de estos visitantes, que

aunque en números no competían con el turismo nacional, en derrama económica muchas de las veces superaban enormemente al visitante mexicano.

El ambiente turístico y las adopciones culturales en la sociedad porteña del siglo XX.

El puerto de Mazatlán cuenta con lazos históricos con lo extranjero; hombres –viajeros y migrantes- además de culturas que han llegado a sus playas por diversas razones bajo distintos contextos. Dando así un particular siglo XIX donde el comercio interior y exterior fue una de las principales características económicas porteñas, y en términos culturales esto se manifestó en la conformación de una sociedad cosmopolita a razón de la nacionalidad de sus habitantes. Donde la influencia francesa, alemana, española, inglesa, entre otras más, dejaron huella en las calles, casas, plazuelas, familias y prácticas sociales.

Si bien los antecedentes históricos de Mazatlán están vinculados con la presencia cultural exterior, para todo el siglo XX ello no sería la excepción. Así como la industria del turismo trajo dinámicas económicas propias a diferencia de las del siglo XIX, ello del mismo modo se presentó en el campo cultural.

Para la vigésima centuria Europa ya no fue más el referente socio-cultural de Mazatlán, sino Estados Unidos, el vecino histórico quien además de ser una de las potencias mundiales tras las guerras bélicas del siglo XX, fue el país de origen de sus principales visitantes: los “gringos”. Bajo esta tónica, ¿qué trajo el turismo además de una alza en la economía local?, es decir, ¿cómo impactó culturalmente la llamada “industrias sin chimeneas” en el puerto a lo largo de su conformación y desarrollo como destino turístico?

Por un lado, el turismo visto como una actividad económica hace alusión al desarrollo de capitales, dándose generalmente beneficios urbanísticos y socioeconómicos para el lugar donde se ejerce; pero al mismo tiempo tiene efectos socioculturales tanto para aquellos que viajan en calidad de turistas así como en las sociedades receptoras de ellos. Dentro de sus principales efectos, de acuerdo con Montaner Montejano (2002:63) están:

Efectos de aculturación y de imitación, es decir, se reproducen unos cambios en las pautas y hábitos de la cultura de la sociedad receptiva, al estar expuesta a las pautas, hábitos y costumbres de la sociedad emisora. Este efecto puede ser a la inversa también. Por ejemplo: horarios, actividades de descanso, comidas, vestido, trato humano, pautas sexuales, etc..

A reserva de lo denominado por autor como “efectos de aculturación e imitación”, este mismo plantea que el turismo en términos generales a nivel mundial ha traído beneficios a las sociedades y culturas receptoras de dicha práctica, ello debido a que:

El turismo permite tanto en las regiones como en los países una modernización de la sociedad. El turismo permite también una ampliación de los horizontes del pensamiento de los habitantes de los destinos por un cambio de actitudes étnicas y una disminución de prejuicios de carácter nacional” (Montaner Montejano, 2002: 63).

Otros analistas del turismo bajo la concepción cultural del mismo no están posicionados en ver a dicha actividad solamente bajo una expresión “positiva”, sino como en el caso de Oscar de la Torre (1976: 11), este ha señalado que:

Desafortunadamente no siempre podrá hablarse de repercusiones positivas del turismo en el campo social y de la cultura, principalmente en aquellos países que son más sensibles de influencia por sus estructuras socioeconómicas en vías de desarrollo y que presentan un alto grado de influencia de visitantes. Esta susceptibilidad se manifiesta más señaladamente en cambios conomocionales provocados en el área de la gastronomía, del vestuario, de las manifestaciones folklóricas, del idioma, de las costumbres, etc. Son de tal manera relevantes estos cambios, que algunos centros turísticos que prioritariamente superviven gracias a esta actividad, han llegado a perder su propia identidad para convertirse en una mas informe de modas y costumbres importadas de ningún país.

En torno a ello, en el trabajo monográfico de María A. Mozo (2005: 16-17), se establece que el turismo tiene efectos socioculturales para las sociedades receptoras, los cuales son:

[...] impactos sobre la gente, es decir, los efectos que sobre los residentes de las comunidades anfitrionas tienen las asociaciones directas e indirecta con los visitantes, a los que habría que añadir los efectos de la actividad turística y los encuentros sobre los mismos individuos que practican el turismo y sus sociedades de origen.

Más allá de determinar si los efectos del turismo ejercen un bien o un mal para la sociedad receptora, lo que aquí nos ocupa e interesa es resaltar y abordar lo que tiene relación a los cambios culturales, como lo señala Montaner Montejano, generados a través del mencionado fenómeno económico y social, el cual está sujeto a tiempos y espacios determinados a través de la historia.

Con el desarrollo de esta actividad en Mazatlán, este lugar dejó de estar condenado a ser “sólo un puerto de pescadores” como en algún momento llegó a aparecer en la prensa local *El Sol del Pacífico* (1951) de mitad de siglo. Asimismo, el auge del turismo de la segunda parte del siglo XX, que tuvo como característica ser norteamericano principalmente, se reflejó en la aparición de hoteles frente al mar con patrones en infraestructura y diseños con base a las demandas de los visitantes estadounidenses (Santamaría, 2002: 56), así también en la creación de restaurantes con nombres “raros” (Vega, 2002: 134), siendo ello una expresión del ambiente creado en Mazatlán bajo la sintonía de lo que algunos autores han denominado *americanización*. Que básicamente esto último ha hecho referencia a la influencia estadounidense en el resto de las sociedades occidentales.

Evidentemente el turismo se desarrolló en un ambiente nacional y local marcado por lo que en el discurso oficial hacían llamar Progreso y Modernidad, términos aparecidos mayormente de forma cotidiana tanto en los medios escritos como electrónicos. En el caso de Mazatlán, los actores principales de esa actividad como lo solían ser los viajeros norteamericanos fueron, como se planteó líneas arriba, los que comenzaron dándole vida y marcando las pautas para las

características de dicha actividad en el puerto.

Sin duda la industria del turismo en Mazatlán representó para parte de la población local y regional una alternativa laboral. Por lo que la integración de los mazatlecos y connacionales arribados a este punto del noroeste mexicano a esta actividad económica se fue incrementando paulatinamente. Por lo tanto el acercamiento cultural se generó de igual manera.

El idioma oficial heredado a los estadounidenses y aprendido, teórica y prácticamente por los habitantes de *la Perla del Pacífico* fue un ejemplo. En la segunda mitad del XX las escuelas de la enseñanza del inglés cobraron mayor importancia. Incluso hasta en el Canal 7 de la televisión local de señal abierta se destinaron espacios para difundir dicho idioma. Otros más adquirieron el conocimiento del inglés a través de la música, del cine, de la televisión, de la radio, asimismo por la interacción constante con los “gringos” ya sea en los lugares de trabajo (hoteles y restaurantes) o en las playas y calles porteñas por medio del abordaje directo a los “gabachos”.

Otras prácticas y gustos también generaron parte de las influencias culturales. La música y los íconos del rock como Elvis Presley tuvieron un impacto en la sociedad mexicana en general así como en la del puerto. Mazatlán a diferencia de las demás ciudades del estado de Sinaloa, de acuerdo a testimonios aún vivos pertenecientes a esa época, fue el lugar referente en cuanto a grupos musicales que reproducían con mayor rapidez aquellas melodías del movimiento rockandrolero estadounidense. Fue común en este fenómeno de adopción cultural que llegaran agrupaciones que se jactaron de ser parte de la “onda rock”, mismas que tomaron los nombres con las cuales eran reconocidos bajo denominaciones en inglés, así también el estilo de vestimenta, peinados y forma de moverse dentro del escenario, estas muy apegadas a como lo hacían los íconos rocanroleros estadounidense e ingleses. Un grupo que hizo época en *la Perla del Pacífico* fueron Los Rangers. Sin embargo, a lo largo del XX otros más se le sumarían.

La vestimenta también fue un elemento que forma parte de los rasgos distintivos de la población porteña en relación con la influencia extranjera. Así como la mayoría de los visitantes provenientes del sur de Estados Unidos, principalmente de California y Texas, llegaron

al puerto con sus estilos e indumentaria “ligera” o para el descanso, casual más que formal, dichas formas fueron adoptadas en Mazatlán. Los norteamericanos fueron los que introdujeron los trajes de baño a este punto del noroeste mexicano cuando la moral porteña aún no lo permitía del todo a los habitantes nativos. Al paso de la segunda mitad del XX las mujeres de Mazatlán –jóvenes en su mayoría- cambiaron aquellos trajes de baño amplios de una pieza por prendas más diminutas o lo que se conoce actualmente como bikini. Algo también similar como en el caso del pantalón y la minifalda.

Para los hombres los shorts, o en otras partes de la república mexicana conocidos como bermudas, se trasladaron no sólo a las playas en donde comúnmente los veían portándolos norteamericanos montados sobre las olas en esa práctica denominada surf (surfing en inglés), sino también se convirtió en una prenda de uso cotidiano y quizá hasta el siglo XXI un elemento identitario de la forma de vestir del habitante de Mazatlán.

Así como las mencionadas, una serie de influencias más ha recibido Mazatlán a raíz de la llegada del turismo norteamericano a sus costas. En la medida en que esta industria se convirtió en una de las más importantes en la localidad, la incorporación de la población a una dinámica constante frente “al otro”, como en el caso de los fenómenos fronterizos- ha propiciado un acercamiento constante con aquello ajeno y externo con el que no sólo ha entrado en interacción por medio de los medios de comunicación y la comercialización de mercancías, sino por el simple hecho de estar compartiendo un mismo espacio, unas mismas playas y calles. Fue pues a través de esa interacción constante y presencial con los norteamericanos –turistas- como los *patasaladas* han conformado su identidad siempre con y frente a lo ajeno, lo externo, más tarde adoptado y en muchos de los casos transformado en lo que a elementos culturales se refiere.

Conclusiones

Podemos mencionar que el puerto de Mazatlán desde el siglo XIX tiene una constante visita de extranjeros, esto debido a que representaba el puerto comercial más importante del Noroeste de México, ello propició que se generara una cultura hospitalaria de los habitantes y con ello una actitud más flexible de las costumbres y prácticas socia-

les que traían consigo dichos visitantes foráneos. Posteriormente con el mejoramiento de las vías de comunicación terrestre (el ferrocarril y las carreteras), se incrementa la afluencia de visitantes extranjeros provenientes principalmente de Estados Unidos, pero a su vez, la llegada de estos visitantes tenían fines lúdicos y no comerciales.

Este crecimiento de visitantes norteamericanos que se vio más palpable en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, sobre todo en la década de los 60's y 70's, alimentó las expectativas e ilusiones de los empresarios locales por invertir en este sector económico, haciéndolo a través de la construcción de hoteles, restaurantes, agencias turísticas, transportes, entre otras empresas que prestaban algunos servicios turísticos.

Este crecimiento del turismo como actividad económica desencadenó una mejora en la infraestructura urbana de Mazatlán y el mejoramiento de los servicios públicos, ocasionando una mejor calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, esto no se limita sólo al impacto que dejó el turismo en lo económico, sino también al impacto cultural y social que dejaron los turistas norteamericanos en esas épocas de mayor afluencia. Prácticamente el puerto estaba *americanizado*, puesto que existió una gran influencia en la música, en el lenguaje y la realización de algunos deportes que en años anteriores eran ajenos a la población porteña como *El Surfing*, y el *Golf*, y que posteriormente se convertirían en deportes adoptados y practicados por la población de Mazatlán, al grado que en la actualidad se organizan torneos internacionales donde participan ciudadanos mazatlecos.

Por último señalar que el turismo es un fenómeno multidimensional, que toca aspectos tanto económicos, culturales y sociales; puesto que al interactuar el turista con el visitante se genera un contacto cultural, en donde se ponen en juego ideas, tradiciones, costumbres, prácticas, simbolismos, en sí, una serie de elementos culturales que pueden ser rechazadas o adoptadas por cada uno de ellos.

Bibliografía

- de la Torre Padilla, O.(1976). *El turismo, fenómeno socioeconómico y cultural. Conceptos generales*. México: Textos Universitarios.
- Fernández Fuster, L. (1991). *Historia General del Turismo de Masas*. Madrid: Alianza.

- Guajardo Bonavides, M. (1995). *Relatos y desarrollo del turismo en México*. México: Porrúa.
- Informe de la Secretaría de Turismo (1951) [junio]. Acapulco: [Secretaría de Turismo].
- Montaner Montejano, J. (2002). *Psicología del Turismo*. España: Síntesis.
- Mozo, M. A. (2005). El turismo como causa de un nuevo proceso de transculturación en comunidades indígenas. Caso: Parque de Nieve y Área Recreativa Batea Mahuida (Trabajo final para título de grado). Licenciatura en Turismo, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Román Alarcón, R. A. (2006). *La economía del sur de Sinaloa*. México: Difocur.
- Román Alarcón, R. A. (2009). *Mazatlán en el siglo XIX*. México: Juan Pablos.
- Santamaría Gomez, A. (2002). *El nacimiento del turismo en Mazatlán 1923-1971*. México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Román Alarcón, R. A. (2005). *Del alba al anoecer, el turismo en Mazatlán (1972-2004)*. Culiacán, México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Santamaría G. A. y Espinoza García, Y. O. (2011). *Norteamericanos en el Paraíso: Inversiones y Turistas en Mazatlán (siglo XX)*. México: Joselyn.
- Schobert L. y Hernández N., E. (Comps.). (2006). *Raíces de Mazatlán: fundación, política, música y viajeros*. México: Once Ríos.
- Vega Ayala, E. (2002). *El día en que tembló en Mazatlán y otras crónicas*. México: Cronopia.

Archivos

- Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa; (sección III: constitución de empresas).
- Periódico *El Sol del Pacífico*, de Mazatlán, Sinaloa.

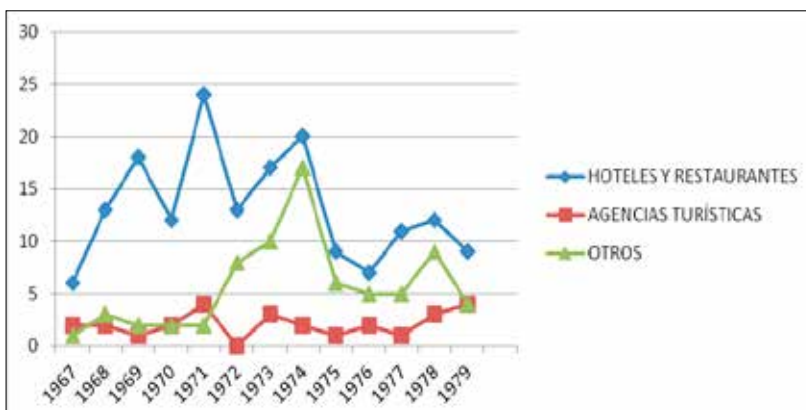
Anexo

Anexo: 1. Cuadro de constitución de empresas turísticas 1967-1979.

AÑO	HOTELES Y RESTAURANTES	AGENCIAS TURÍSTICAS	OTROS	TOTAL
1967	6	2	1	9
1968	13	2	3	18
1969	18	1	2	21
1970	12	2	2	16
1971	24	4	2	30
1972	13	0	8	21
1973	17	3	10	30
1974	20	2	17	39
1975	9	1	6	16
1976	7	2	5	14
1977	11	1	5	17
1978	12	3	9	24
1979	9	4	4	17

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos recopilados en el Archivo del Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa, Sección III (constitución de empresas).

Gráfico de constitución de empresas turísticas 1967-1979



Delitos sexuales en el espacio portuario

Sexualidad y derecho en la encrucijada

Betina Clara Riva

Introducción

Este trabajo toma como punto central y disparador el caso caratulado “Criminal contra Domingo Broncin y Cristóbal Caballa¹ por sodomía”,² el cual se inicia en 1864 en la Ciudad de Buenos Aires, más específicamente en la zona portuaria de La Boca.

El mismo nos permite, a través de su recorrido ir poniendo en tensión cuestiones que hacen foco en nuevas formas de construir viejos problemas históricos vinculados a formas de vivir y pensar los espacios públicos y privados así como las prácticas sexuales y su posible condicionamiento por las circunstancias particulares del individuo. En este caso, me resultó especialmente interesante concentrarme en las construcciones particulares a partir de las condiciones habitacionales, y las expectativas derivadas de ellas, de un espacio en particular, en un doble sentido: en tanto sitios que se comparten con otros y ocupan por mayor tiempo (comedor, por ejemplo) al mismo tiempo que aquellos donde existe una expectativa realista de intimidad y seguridad, el dormitorio, en particular.

En este sentido, se propone que el hecho de encontrarnos con

¹ Como mostraré a continuación el nombre de este muchacho aparece en distintas formas, he incluso cambiará en el desarrollo del expediente, en las citas respetaré la escritura original de la fuente.

Algo similar, aunque de forma menos evidente ocurrirá también con el primero de los citados, apareciendo en ocasiones como Broncini

² Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Cuerpo 38, Anaquel 1, Legajo 239, Expediente 59, Año 1864.

un delito sexual que tiene lugar en un barco, lleva a interrogar las ideas y construcciones previas respecto no sólo de la zona física en que tiene lugar el hecho sino a las cuestiones que se involucran en el fenómeno de la sexualidad en espacios cerrados. En este sentido, si bien claramente un navío no es una cárcel³ o el ejército,⁴ donde esta cuestión ha sido abundantemente estudiada, es factible interrogarse por los problemas específicos que presenta este lugar en términos de intimidad y sexualidad. Así, planteo que es posible pensar que en este tipo de casos uno se encuentra con una situación “mixta” en tanto al hallarse el barco en el puerto es social y culturalmente esperable el “desahogo” de los tripulantes con miembros del sexo opuesto disponibles –particularmente con prostitutas, como ha señalado la literatura académica pero también la ficcional– y en este contexto de “tierra” la embarcación se convierte en un espacio abierto, donde los tripulantes pueden circular, ir y venir, interactuar con otras personas; mientras que durante los viaje, al hallarse restringida esa posibilidad de practicar una sexualidad heterosexual, puede pensarse que se entra en las lógicas similares a las del encierro, por lo cual las prácticas homosexuales podían –y debían– ser ignoradas o al menos toleradas en un relativo silencio por parte tanto de los marinos como de los mandos de la tripulación. Desde luego, esto no implica que todos los miembros de la embarcación se abocaran a realizar actos homosexuales, en este sentido, es pensable también una gran tolerancia al autoerotismo –considerado particularmente dañino para el cuerpo y el alma en la época de estudio y hasta bien entrado el siglo XX–.⁵ Así, puede plantearse que si bien se tenía la necesidad de una cierta intimidad, o se disponía de un espacio donde teóricamente esta era esperable, la misma podía o no ser completa. Eso último se convierte en un problema característico de los lugares cerrados en donde deben cohabitar un número amplio de personas, generándose nuevos códigos propios de ese grupo humano para lidiar con esta semi-intimidad producto de la falta de espacio o de habitaciones

³ Sobre esta problemática entre otros: Buffington, en Balderston y Guy (1998) y Parrini Roses (2007).

⁴ A modo de ejemplo: Beattie en Balderston y Guy, Op. Cit.

⁵ Entre otros recomiendo el estudio de Lacqueur (2007).

individuales y que resultan difíciles de aprehender para el analista.

Algunas cuestiones previas

A continuación comenzaré el recorrido del expediente, haciendo algunas aclaraciones que deben ser tenidas en cuenta para la lectura: el hecho de que se hablara de “sodomía” resulta particularmente revelador para quienes se interesan por la historia del derecho, en tanto este delito tenía –como mínimo– una triple concepción en la praxis jurídica de la segunda mitad del siglo XIX, así se puede ver que configuraba un delito que presuponia el consentimiento de las personas intervinientes a mantener relaciones “contra natura”⁶ (anales), penaba la cohabitación consensual entre dos hombres⁷ y por último se utilizaba para perseguir y condenar la penetración anal forzada⁸ en un varón,⁹ generalmente, menor de edad.

Una de las cosas interesantes del caso que analizo es que se utilizarán simultáneamente los tres significados antedichos generando un discurso rico y complejo que permite vislumbrar algunas de las ideas, preconcepciones y prejuicios acerca de la homosexualidad –como práctica siquiera temporal pero también como comportamiento sexual regular–¹⁰ que corrían en la época y que expresan los magistrados in-

⁶ En algunas ocasiones se consideró también de esta forma aquellas en las que el marido o un hombre introducía algún tipo de objeto en la mujer, fuera en su vagina o ano. También podía considerarse, más raramente, el caso contrario.

⁷ Es interesante que en algunas ocasiones también se utilizó esta figura para penar las relaciones sexuales consentidas entre mujeres, pero en términos generales, parece plantearse como un problema más bien teórico. En este sentido, existen interesantes debates en España y especialmente en Inglaterra durante el siglo XIX en relación a si es posible pensar que las mujeres tuvieran relaciones homosexuales. En líneas generales se penaría a aquellas que fueran descubiertas replicando el acto heterosexual con ayuda de objetos. Entre otros Barriobero y Herran (1930)

⁸ He trabajado largamente estas cuestiones en Riva, Betina C (2009)

⁹ Quiero aclarar que en el desarrollo de este trabajo se utilizarán las palabras “hombre” y “varón” indistintamente como equivalente a persona del género masculino definido biológicamente, a menos que se indique expresamente lo contrario

¹⁰ La idea de una “elección sexual” propia de cada persona es muy poste-

volucrados en el proceso. Esto permite poner en discusión las conformaciones mentales de los sujetos involucrados, sin dejar de tener en cuenta la lógica propia de los relatos judiciales, en tanto es necesaria la construcción de visiones alternativas sobre el mismo hecho por las partes que participan en el litigio. Esta realidad no puede obstruir, sin embargo, el cuestionar e interrogar los argumentos presentados, ya que su misma utilización ayuda a poner en juego la cuestión de lo “pensable” en términos generales y de los relatos factibles de ser considerados como “posibles” –en tanto narración de los hechos potencialmente verídica– dentro del ámbito judicial en particular. En este sentido, retomo en parte las ideas expresadas por el historiador Lucien Febvre¹¹ y sus seguidores¹² en relación a la utilización de las mentalidades como herramienta de análisis.

“Criminal contra Domingo Broncin y Cristóbal Caballa por sodomía”

Los delitos sexuales dependen siempre de iniciativa –o instancia–¹³ privada,¹⁴ por lo cual sólo alguien identificado como parte interesada en su persecución podía dar parte a la autoridad, habilitando la investigación judicial; en la época de estudio la misma quedaba reducida a la víctima,¹⁵ su padre, marido o persona que la tuviera a su cargo, lo que eventualmente permite comprender también a la madre o persona que tuviera a la persona en guarda¹⁶. Estas últimas

rior, aunque se comenzaba a plantear en algunos estudios que desafiaron el paradigma endocrino característico de los psiquiatras, psicólogos y sexólogos que abogaron entre la segunda mitad del XIX y la primera del XX por la desaparición de las penas a los comportamientos homosexuales que no lesionaran a terceras personas (relaciones consensuales entre adultos).

¹¹ En particular pero no únicamente resulta de utilidad: Febvre (1959 y 1988)

¹² Entre otros, Revel (2005)

¹³ Si bien en la actualidad se trata de dos cuestiones diferentes en la época de estudio ambas expresiones se usan indistintamente para expresar la misma situación.

¹⁴ He trabajado en particular esta cuestión en Riva, Betina C. (2012)

¹⁵ Aunque el análisis, de los expedientes relevados hasta la fecha me lleva a señalar que esto sólo en la letra de la ley

¹⁶ Esta situación generó siempre grandes conflictos dentro de los tribunales, generándose ricos debates en torno a la conformación de la iniciativa

dos situaciones resultaron más factibles en la práctica judicial hacia fines del siglo XIX, especialmente en delitos que resultaran “especialmente aberrantes” cómo podía ser la violación de niñas o niños muy pequeños y de varones menores en general.

En el caso de análisis, la denuncia es realizada por un hombre que se presenta como tío de la víctima, aunque como se verá luego irá cambiando esta relación por una más lejana:

Mauro Ungar quejándose contra el espresado Broncin por haber hecho uso de Sodomía a bordo de un barco, con un *sobrino suyo*, llamado Cristobal Cajeral, y haberle puesto en un estado lamentable á consecuencia de haberle pegado una enfermedad en el Ano.¹⁷

Sin embargo en ningún momento se acredita, ni realiza ninguna investigación tendiente a comprobar tal condición de manera fehaciente, lo cual es en sí mismo irregular para delitos de iniciativa privada, ya que –debido a la situación explicada antes– había especial interés en comprobar que la persona reclamante tuviera verdadero derecho a serlo. Era habitual que frente a casos donde denunciara un familiar cercano diferente del padre se procediera a pedir la ratificación o expresión indudable del deseo del progenitor de que el caso siguiera el curso legal, exigiéndosele en ocasiones que se “constituiera en parte”.¹⁸

Es posible pensar que esta irregularidad se vincula a varias situaciones que pueden jugar –o no– conjuntamente: el hecho de que, como se mostrará el muchacho fuera extranjero sin familia conocida en el país, excepto por este personaje que aparece como denunciante en un primer momento hace casi imposible lograr una ratificación en tiempo y forma; sin embargo, resulta como mínimo llamativo que no se interrogara a personas de la comunidad si tuvieran conocimiento del tipo de relación que unía a estas dos personas ya que el último

privada y de la parte interesada (op. cit, 2012)

¹⁷ Todas las cursivas son mías, los subrayados pertenecen al original.

¹⁸ Esto se traducía generalmente en el nombramiento de abogado patrocinante

si aparece como argentino. Por otro lado al ser la víctima no argentino se considera que no tenía lazos particularmente fuertes siquiera con la gente del lugar por lo cual sería difícil que otros pudieran dar informes verdaderos sobre la identidad y tipo de vínculo entre ellos. Al mismo tiempo el hecho de que el delito tenga lugar en el contexto del espacio portuario –en términos estrictos– y dentro de una nave,¹⁹ resalta la condición de un problema que no involucra directamente a la población estable de la zona. También es posible que, al tratarse de un caso donde se presentaba a un menor como violentado por un mayor, la primera aceptación de este denunciante como “persona a cargo de la víctima” permitía cumplir con la letra de la ley y perseguir el delito. Posteriormente volveré sobre esto.

Por último, al darse aviso de una posible transmisión de enfermedad sexual era preciso que interviniera el Estado a través del poder judicial y médico para proteger la sociedad en términos de salud pública. Esto era una cuestión que preocupaba especialmente en la época.

Adelantándome en el desarrollo del expediente –pero a fin de mantener la coherencia– continuaré analizando esta situación del denunciante, y transcribo la declaración de Mario Ungar:

Hace poco mas de dos meses á que notando que el muchacho Cristobal Caballar, *que tiene a su cargo*, [a]ndaba con dificultad empesó a interrogarlo sobre la causa, constandole aquel que estube [estuvo] un poco lastimado entre las piernas: que entonces el declarante lo examinó y encontró que el muchacho con todo el orificio ulcerado lo mismo que parte del cuerpo inmediato a esa parte, confesandole, estrechado por sus reconvenciones, que como un mes antes de esa fecha lo habia fornicado un marinero del pailebot Aguileña, estando a bordo de este buque: que inmediatamente el declarante dio parte (...)

¹⁹ De acuerdo a la ley 48 de 1863, sobre jurisdicción y competencia de los Tribunales federales “Los crímenes cometidos en los ríos, islas y puertos argentinos serán juzgados por el juez que se halla más inmediato al lugar del hecho, ó por aquel en cuya sección se encuentren los criminales, según sea el que prevenga en la causa.”

Debe notarse aquí cómo ha cambiado el vínculo que parecía unir al denunciante y la víctima, ya que a continuación y preguntado claramente por esta contesta que el menor “tiene padre[s] pero se hallan en Italia, y no teniendo aquí mas parientes aunque lejanos, el declarante, que se había hecho cargo de él”.

Por otro lado, encontramos que en ningún momento se expresa el nombre del marinero que habría abusado de Caballa. Esta última situación resulta un tanto extraña: si bien es cierto que en general los reclamantes suelen expresar la dificultad que han tenido para extraer de quien sufriera la agresión el nombre de la persona que le hubiera “hecho daño” siempre terminan revelando este dato vital para la investigación.

Por otro lado, resulta difícil de aceptar lo expresado por el declarante en relación al tiempo y calidad de la lesión: durante el caso se habla de una única ocasión en la que la relación sexual habría tenido lugar, el accionar necesario para llevarla a cabo –incluso en términos de fuerza ejercida sobre la víctima– puede generar lesiones dolorosas como pequeños desgarros (lágrimas) pero no una ulceración de la zona anal. Sin embargo, dejaré esta discusión para más adelante.

Analizaré ahora la declaración del menor.

En relación a él hay que decir en primer lugar que tampoco tenemos en dato fehaciente de su edad –que en esta época lo constituye la Partida de Bautismo, herramienta legal que permitía fijar con precisión la figura en que se enmarcaba el delito–, algo nuevamente llamativo en tanto la mayoría de los crímenes sexuales se definen por este elemento –junto a la acción sexual específica–. Pero esta ausencia puede ser explicada por el hecho de afirmarse que la nacionalidad del mismo es diferente a la argentina. Durante el caso dice tener primero 14 y luego 15 años tomándose su palabra al respecto al ser respaldada posteriormente por el certificado médico-legal,²⁰ el cual analizaremos luego.

Que hace como un mes, mas ó menos, se hallaba á bordo del pailebot Aguileña de propiedad del Sor CaZares, y estando dur-

²⁰ En casos donde no se podía encontrar constancia de bautismo, se aceptaba que los peritos médicos realizaran un cálculo de la edad de las víctimas, tomándose este como definitivo.

miendo en la cámara del barco, sintió á deshoras de la noche, que el individuo Broncin se habia acostado en la cama donde él dormía, y *habiendole hecho fuerza, le introdujo el miembro dentro del ano*, hecho esto se fué á su cama que estaba en la proa; que un poco de tiempo despues sintió una enfermedad en dicha parte que le molestaba.

Este testimonio resulta particularmente rico por cuanto el declarante describe con detalle cuál fue el acto cometido en su cuerpo, algo que no siempre sucede en los casos por delitos sexuales donde habitualmente el lenguaje se encuentra “suavizado” cuando se trata de los sucesos específicos dejando a la imaginación del lector lo acontecido.

Por otro lado, es llamativo que el menor no dé detalles de la fuerza ejercida sobre él –del modo en que se logró vencer su resistencia–, porque en general se esperaba que la víctima varón demuestre lo imposible de evitar el acto sexual que se realizó.

Paralelamente, a partir de aquí puede comenzar a pensarse mejor la cuestión de los espacios: la víctima declara que el sindicado como culpable se metió en su cama y después de cometido el acto se retiró a la propia en otro lado del barco. El dormitorio se ha constituido desde la Edad Moderna en el espacio privilegiado de lo privado, el lugar de resguardo último de la persona en su momento más vulnerable, esto es, durante el sueño, en sus estados de inconsciencia, sin embargo, este mismo lugar es reconfigurado cuando se trata de sitios diferentes a la vivienda familiar o unipersonal. En este caso, el camarote en un barco puede pensarse como un espacio que, independientemente de si compartido con otra persona o no, es de relativo fácil acceso para una multiplicidad de individuos, por lo cual se trata de un lugar donde se debería –pero no necesariamente– se está protegido. Se pierde entonces una parte de la privacidad esperable en otros contextos a partir de que uno se retira de los espacio más claramente públicos (en este caso, podemos pensar la cubierta del barco, el lugar que funciona como comedor o sala común) y al mismo tiempo, o quizá ligado directamente a esto, la seguridad de las pertenencias tanto como de la propia integridad física.

Regresando al expediente, rescato que cuando es preguntado si conoce el nombre de quien lo atacara declara que sólo lo conocería

viéndolo, esta declaración resulta infrecuente, y ayuda a volver sobre la cuestión del conocimiento entre los involucrados, en este caso, aparentemente ambos serían desconocidos entre sí, alejando de ellos la sospecha de una relación romántica, o sexual, previa. Por otro lado, obliga a pensar la credibilidad de que no intercambiaran palabras antes del ataque empleados como estaban en la misma nave, aunque fuera aparentemente por poco tiempo. Algo sobre lo que el acusado también se expresa, en este caso para decir que sí habían tenido algún tipo de diálogo antes del hecho.

Ahora entonces me concentraré su exposición durante la indagatoria:

Que hace como dos meses, más o menos, se hallaba a bordo de un barco Elena; que un día á las doce se le presentó al patrón el muchacho Cajeral, pidiéndole que le conchavase para el trabajo de abordó, que la tarde de ese día al bajar a tierra el patron, le dijo á Cajeral que podía dormir en la cámara, como lo hizo, que á deshoras precisó el esponente de fuego y como no tenia, fué á la cámara y con los fósforos que allí habia prendió una vela; que entonces *el muchacho Cajeral le invitó para que se acostara con él*; que habiéndolo hecho así *cohavitó con el una sola vez*, que en seguida se fué á su cama; que al dia siguiente se fue Cajeral y se embargó en otros barcos segun le dijeron.

Este es un testimonio bastante clásico en relación a la historia que relata: el acusado afirma que la relación fue consentida, e incluso promovida por la víctima, aquí puede pensarse, independientemente de la veracidad –o no– de lo afirmado, que existe un conocimiento común, popularizado, sobre posibles líneas de defensa ante una acusación como la que corría en este caso. Corresponde proponer la existencia de una especie de proceso de “permeabilidad” de lo jurídico por el cual las personas comunes se apropian de aspectos, palabras y conceptos que son del mundo tribunalicio generando un saber “profano” del mismo, en los términos que plantea Lila Caimari entre otros.²¹

Aquí entonces, se expresa que hubo algún tipo de conocimiento

²¹ Remito al interesado en esta cuestión a Caimari (2004 y 2007)

previo entre los involucrados; esta contradicción permite poner en cuestión nuevamente las posibilidades espaciales de conocimiento/ desconocimiento, de visibilidad de las acciones y de audibilidad de los intercambios en el espacio concreto de los hechos. Surge la pregunta obvia: dónde tuvieron lugar estas invitaciones, si se dieron? Si ocurrieron en un área común sería viable suponer que hubiera testigos de ellas, sin embargo, ni siquiera se intenta encontrarlos. Es posible entonces proponer dos cuestiones que se entrelazan: que no se asignara credibilidad a esta versión de que el menor había hecho insinuaciones al atacante o que se supusiera que estas habían sido de naturaleza tal que no pudieran ser percibidas por otros. Sin embargo, si es cierto que Broncin intentó golpearlo por ellas, entonces, nuevamente, sería factible suponer la existencia de terceros que presenciaron esta última situación descripta, aún cuando pudiera no quedar demasiada tripulación a bordo o que los espectadores no conocieran el motivo de la violenta disputa. En este punto, el expediente no nos permite ir más allá que el planteo de estas preguntas, dejando en el terreno de las hipótesis estas cuestiones.

El hecho de que el acusado aclare que se trató de un hecho que tuvo lugar una sola vez, implica nuevamente dejar claro que no mantenían una relación y por lo tanto no se trataba de una “ilícita amistad”. Al declarar que el menor invitó al acto es además una forma de poner en entredicho la masculinidad y honra –e incluso inocencia– de este, ya que se considera más “peligroso” al “pederasta pasivo” que al activo, en tanto el segundo puede seguir funcionando como miembro reproductor en la sociedad, planteado esto en términos absolutamente fisiológicos.

Existe esta idea común –en el doble universo de la cultura general y de la ciencia de la época– de que a los hombres que mantienen relaciones homosexuales como penetradores les “da lo mismo” el lugar en donde desahogan su deseo, por lo cual garantizan la continuidad de la especie. Además, también podía pensarse que sostuvieran estas relaciones ocasionalmente o como “último recurso”, una idea que tiene aristas especiales en las cuestiones que se vinculan a la sexualidad en condiciones de encierro o de convivencia forzada entre personas de un mismo sexo sin posibilidad de tener contacto con el otro. Este último escenario es el que se plantea como problema en la cuestión

marítima. Sin embargo, en el caso particular que abordo se configura una situación de excepción que se vincula a la cuestión mixta presentada más arriba: al hallarse el barco en tierra y haber sido el acusado contratado para una terea ocasional no se podía esperar este comportamiento de él. En verdad, de ninguno de los dos involucrados.

Por otro lado, el hombre que se permitía ser penetrado era visto como una criatura enferma en el mejor de los casos o como delincuente en el peor,²² perdía una parte de constitutiva del “ser hombre”, era algo diferente, distinto e incluso peligroso. En este lugar, no era lo mismo una víctima masculina de un delito sexual –especialmente un joven– que un homosexual asumido o que alguien en quien se demostrara esta preferencia sexual, aunque, la diferencia podría alcanzar y aunarse en la lógica del no-ser que he planteado en otros trabajos²³ si no se es hombre ya –y esta situación incluye a las personas que fueron agredidas sexualmente– y no se es mujer, en una sociedad dual, no existen posibilidades de ser nada más. *No se es*. Esta idea, me remite a las complejidades inherentes del problema del varón homosexual que es violentado por otro. Algo que para la justicia parece no poder darse. La asociación culturalmente construida entre deseo homosexual y promiscuidad es tan fuerte que anula cualquier consideración respecto de que ese hombre pudiera no querer sostener unas relaciones carnales con otro determinado.

Después de estas primeras declaraciones analizadas tenemos en el expediente la constancia de que el joven es ingresado al hospital, ya que la denuncia de una enfermedad de transmisión sexual, como quedó dicho, era particularmente preocupante y en este lugar se produce un hecho inusual: se lleva al acusado a la presencia de la víctima. El “reconocimiento” del agresor por el agredido no era algo de lo que se dejara constancia habitualmente y en algunos casos puede dudarse si esto se dio en cualquier circunstancia.

Este hecho tuvo lugar en el contexto del reconocimiento médico-legal que se ordena sobre el imputado, situación también poco común, pero fácilmente explicable por hallarse la salud pública ame-

²² Considerando los “remedios” contra la homosexualidad también es posible invertir los términos...

²³ Riva 2009, 2010, 2011a y c.

nazada desde el momento que se menciona el posible padecimiento de la víctima.

En el caso que analizo existen entonces dos certificados médicos, uno por cada uno de los involucrados.

En el que corresponde a Caballa se expresa:

1°= Que dicho muchacho, de 14 o 15 años de edad, presenta el orificio del ano considerablemente ensanchado y cubierto de estensas Costras (cueclas) y algunas écneas, todo de naturaleza evidentemente sifilítica; 2° Que en sus órganos genitales hay los síntomas de una afeccion tambien sifilítica; 3° Que todo hace parecer que en el espresado Cavallan se ha cometido por repetidas Veces el acto de pederastía; y 4° Que la persona q^e ha ejecutado ha debido esta enfermo de sífilis.

Aquí el médico contradice claramente el relato de la víctima, los signos físicos delatan que las lesiones no pueden ser originadas por aquel único acto denunciado y declarado por el joven, esto, tiene una consecuencia jurídica inmediata: el juez libra orden de prisión contra la víctima aún en el hospital, algo inaudito en una violación. Sin embargo, con esta única prueba el caso acaba de cambiar completamente: ya no se trata de un pobre menor que ha sido corrompido por un hombre sino de un pederasta pasivo que además se encuentra enfermo de sífilis.

A partir de este instante la causa tendrá dos acusados, y la discusión cambiará de eje, se empieza a pensar en términos de peligro social, de peligro moral y la denuncia original es hecha a un lado reconfigurándose dentro de la misma lógica de la sodomía pero en otra acepción. Ya no se trata de un delito sexual con una víctima clara y determinada sino que se trata de cuidar a la sociedad no sólo de la enfermedad que lleva el joven sino de su condición de homosexual pasivo, en este sentido debe buscarse un castigo que permita proteger a la sociedad por un lado y castigar un “delito moral” como llega a expresarse –algo que se construye como pasible de ser perseguido de oficio–. Esta cuestión del derecho y la moralidad,²⁴ demasiado larga

²⁴ Muchísimos autores han abordado este problema, rescato particularmente a Del Vecchio (1947) y Radbruch (1944)

para ser abordada aquí en profundidad, es particularmente espinoso en todos los casos de crímenes sexuales ya que es habitual encontrar expresiones que trascienden el derecho positivo y entran o se imbrican en cuestiones axiológicas e iusnaturalistas de tintes claramente religiosos.

Por otro lado el informe médico legal sobre aquel, hasta entonces único, encausado reza

he reconocido al individuo Domingo Broncin Bransi o Branci, (...), que nada presenta en sus órganos genitales ni en ninguna otra parte de su cuerpo q^e revele la escistencia de una afección sifilítica en la actualidad. Solo manifiesta una antigua cicatriz de un (...) en la región iliaca derecha, y segun el, data de tres o cuatro años, cuyo solo indicio no autoriza a cree[r] q^e haya podido contagiar a otra persona.

Esto no implica desde luego que este acusado sea liberado, ya que continúa siendo absolutamente válida su declaración de haber sostenido esas relaciones ilícitas en primer lugar, el hecho de que fueran consensuales pueden servir –y de hecho lo hacen– como un atenuante, en su caso, al ser quien penetró y por lo tanto poder considerárselo dentro de las lógicas de la masculinidad antes abordadas. En este sentido, sigue existiendo una necesidad de castigo que pasa por lo público del hecho y por haberlo reconocido ante la autoridad, ya no por la “defensa social” en los términos previamente expresados. Este hombre ha pasado de ser un delincuente aberrante, atávico y especialmente peligroso a un simple criminal en términos fundamentalmente morales.

Esta última situación es interesante para pensar en la vieja forma de entender la sodomía como práctica consensual entre ambos participantes donde debían ser castigados en igual medida, sin embargo, para la época en estudio el mayor castigo corresponde a quien no cumple con el rol socialmente asignado.

En una nueva declaración, en este caso, frente al juez de Primera Instancia el acusado, que afirma tener 24 años y ser de nacionalidad austríaca, marinerero de profesión igual que Caballa, no solo se ratifica en su declaración sino que alega “que si lo hizo fue por hallarse ebrio

en esos momentos, pues hacia dos días que el muchacho le andaba probocando y el declarante lo había rechazado pegándole.”

Esta declaración vuelve a poner en juego lo esperable del comportamiento masculino en la relación con otros hombres. En este lugar, la ebriedad aparece por primera vez como un factor –probablemente esto tenga su razón de ser en que el acusado ya tiene un abogado que lo representa, en este caso el Defensor de Pobres– utilizándose como un argumento para reducir las culpabilidad, en tanto existe una abundante bibliografía médico legal y una jurisprudencia que aunque contradictoria,²⁵ permite utilizar la ingesta de alcohol como un factor atenuante en causas criminales –siempre que esta no fuera provocada adrede para cometer un delito– siendo claro que el sujeto pierde los controles que deberían funcionar si tuviera “la mente clara”. Se podría pensar aquí que se pretende una absolución por cuanto desaparecería la intencionalidad y la conducta criminal dolosa.

Tomada una nueva declaración al menor, –representando por el mismo Defensor de Pobres que lo es de Broncin–,²⁶ ahora como reo y todavía en el hospital, lo cual podría revelar una cierta gravedad en su estado,²⁷ declara no haber tenido relaciones con nadie antes que con el sindicato marinerero, lo cual, en vista del informe médico legal, es imposible. Esto claramente complica su situación en tanto agrega falsedad comprobable a su testimonio.

En la confesión sin embargo, insistirá con la versión que señala a Broncin como responsable de los actos cometidos sobre él, negando haberse prestado espontáneamente a la acción del otro. Este, por su parte, insistirá con que si hizo lo que se le acusa fue por hallarse ebrio y haber sido provocado por el joven.

Finalmente llegamos a uno de los momentos claves: la vista de las partes.

Empecemos por la breve argumentación del Agente Fiscal:

²⁵ Dependiendo el tipo de delito y el momento también podía ser considerado un agravante. El análisis de esta situación excede con mucho los límites de este trabajo.

²⁶ Algo extraño en tanto necesariamente se entra en una lógica de intereses contrapuestos y por lo tanto deberían haber tenido abogados diferentes.

²⁷ Aunque más tarde se lo remitirá a la Cárcel Pública

Resulta probado y confesado por los presos (...) que entre ambos se verificó el delito de sodomía

El funcionario aquí elije utilizar una de las acepciones más tradicionales de la sodomía: tratándose de una situación consensuada entre las partes, se debe castigar a ambos. Pero también pondrá en duda la versión de quien inició el caso como agredido al rescatar la contradicción con el informe médico legal.

Segun el joven Cavallani solo una ves tuvo el acceso, ó acto material entre él y Broncin, sin que mediase su consentimiento, pero del informe del facultativo resulta demostrado que Cavallari; no solo aquella ocasión sino muchas otras habia cometido el delito de sodomía, á punto de hallarse lleno de úlceras en el ano, provenientes de enfermedades sifilíticas, cuyo virus no pudo transmitirle Broncin que se hallaba completamente sano.

Aquí entonces, la verdadera víctima ha pasado a ser algo superior a las personas involucradas: se trata de la sociedad. El cuerpo de Caballa ha resultado una prueba en su contra, su testimonio al resultar incongruente con las huellas que aquel revela, hace inaceptable su declaración en lo que refiere a su no-consentimiento.

Finalmente el fiscal solicita pena, para ambos revelando algunas consideraciones que merecen ser notadas:

No es posible aplicar el bárbaro castigo de las leyes de Fuero Juzgo, Fuero Real, ni aun las modificaciones introducidas por la Legislación de Partidas y Recopilación Castellana, por que esas penas pugnan con la civilización de la época, y el progreso de las costumbres y la inteligencia humana.

Solo pues nos queda la pena impuesta á prudente arbitrio del Magistrado adoptada en la práctica.

Aparecen entonces dos puntos que vale analizar, uno el hecho de que las antiguas leyes españolas –base de la jurisprudencia y parte de la doctrina penales argentinas en la época– se consideran enfrentadas no a la legislación nacional sino por el contrario a la de “la civi-

lización”, “las costumbres” y la “inteligencia humana” sin embargo, y este es el segundo aspecto, no se considera que se deba evitar el castigo de los acusados, sino que este debe ser determinado de acuerdo a la práctica judicial.

Surge además la pregunta: cuál es la práctica en estos casos? Ya que ha contrario de lo que he podido hallar en la mayoría de los expedientes relevados²⁸ el fiscal no dice cuál es el castigo usual sino que lo deja al arbitrio del juez.

Finalmente, a partir del escrito de la defensa, podremos saber que se trata de 6 meses de presidio para Broncin y 2 años para Caballa, con lo cual se ve hasta qué punto se convierte a este último en el mayor criminal de los dos; el que más daño ha provocado a un bien jurídico intangible. Es interesante que el agente fiscal no deje constancia escrita de su solicitud, librando a voluntad del magistrado decisor la cuantificación de la pena, resulta llamativo además que elija recurrir a la praxis como fuente para esta sin citar ni un precedente. Sin embargo, puede pensarse esta última situación a un tiempo como producto de una situación infrecuente –en tanto esta acepción de la sodomía no resultaba, quizá, tan común en los tribunales– y por lo tanto las únicas normas que todavía existían para castigarlo eran las viejas leyes españolas, verdaderamente duras; o eran frecuentes pero en la ausencia de codificación más moderna y “civilizada” debía actuarse por fuera de la letra estricta de la ley. En este momento no me hallo en condiciones de inclinarme por una o por otra, sin embargo, sospecho más posible la primera situación

Veamos ahora el escrito del Defensor de Pobres que arroja alguna luz sobre los puntos oscuros que mencionábamos anteriormente, así como sobre las consideraciones jurídicas, políticas e intelectuales respecto de la homosexualidad masculina.

Que el delito nefando contra naturam está equiparado al crimen de lesa-patria, habiendo quedado ambos sujetos á la prueba privilegiada, segun la lei 1 tit 21 lib 8 R_C_

¿Será posible todavía esta teoría de prueba privilegiada, cuando

²⁸ Un poco más de cien casos

los criminalistas enseñan, que la prueba debe ser en razón directa de la atrocidad ú horror del hecho atentatorio, es decir, cuando se elevan al verdadero espíritu de las mismas leyes, prescindiendo de la redacción de alguna de ellas?

Esto me devuelve a las consideraciones antes vertidas respecto de las prácticas homosexuales como lesivas para una sociedad, donde el participante que se presenta como penetrado es más culpable del delito que el otro, acarreado además el peligro de “contagiar” de su condición a terceros y produciendo la degeneración de la sociedad misma –e incluso, según algunos autores de la raza–. Al mismo tiempo ambos resultan igualmente criminales en tanto sus relaciones sexuales necesariamente resultan estériles poniendo en peligro la reproducción biológica y cultural de la comunidad.

Continúa el defensor:

La última edición de “Los Códigos Españoles” en la citada ley, que es la 1ª tít 30 Lib 12 Nov. Rec., trae esta nota

“Segun el art. 355 del Código Penal, el que abusase deshonestamente de persona de ú otro sexo, concurriendo cualquiera de las circunstancias que constituyen el delito de violación, será castigado segun la gravedad del hecho con la pena de prision menor a la correccional”.²⁹

Expresamente pues ha sido abolida en la propia España la prueba privilegiada sobre este delito, que ha sido colocado en la condición de violación, en cuanto á las circunstancias que deben concurrir á su prueba.

España, como ya dije, fue la madre de la cultura jurídica argentina –sin ignorar desde luego otras influencias como la francesa, la alemana o la inglesa–, y siguió siendo muy influyente en los problemas y desarrollos de esta incluso bien entrado el siglo XIX. Esto explica por qué el abogado recurre a los escritos ibéricos para apoyar su caso. Es de notar que, al menos en lo escrito, la justicia europea parece haber cambiado su definición del delito de violación.

²⁹ Entrecorillado en el original

Nuestros Tribunales, que de ningún modo se conservaron atrasados en la práctica, no fallan en el actual *pecado* con la prueba privilegiada, abolida en España y rebatida por las doctrinas modernas.

Sin duda la elección de la palabra “pecado” no sólo no es inocente sino llamativa, por cuanto podría traducir dos situaciones por un lado un improbable desliz freudiano o, por el otro, traicionar la concepción real de la discusión: como actuar frente un comportamiento prohibido que sin embargo no se encuentra claramente tipificado ya como delito?

Si se trata de un pecado no corresponde a la justicia secular su resolución, ya que no se está tratando con un crimen que pueda ser castigado por esta.

Por otro lado, aquí puede verse cómo el jurista lleva también la discusión al terreno procesal discutiendo en la misma ocasión la posibilidad o no de la existencia de pruebas legalmente admisibles que puedan ser base de una sentencia condenatoria.

Constituidos en la necesidad de buscar aquí la prueba plena como en cualquiera *violación*, no se han obtenido sino simples e ineficaces presunciones.

Otra vez el fraseo resulta particular: el abogado expresa “como en cualquiera violación” retrayendo la discusión a la lógica de los delitos de instancia privada por un lado y devolviendo la lógica dual al problema, dos personas se hallan involucradas en este caso y ambos tienen excusas absolutorias de distinto tipo.³⁰

Al mismo tiempo, volver a encarrilar la causa como una por delitos contra la honradez, hace que deban considerarse las exigencias particulares en relación a la calidad y cualidad de las pruebas que pueden utilizarse. Y, si bien, es posible admitir que por su propia naturaleza las causas de este tipo terminan dependiendo en muchas ocasiones de la valoración por parte del juez de fuertes presunciones

³⁰ Al ser como se dijo, ambos acusados defendidos por el mismo abogado, se explican en parte los malabares retóricos que este debe realizar para no actuar a favor de uno perjudicando al otro.

o indicios, este jurista expresa que tampoco se ha llegado a cumplir con este requerimiento en la forma legal establecida.

Por otro lado, continúa el letrado en la línea antes comentada:

Dando al merecido desprecio [a] las declaraciones de los cómplices, que no pueden ser testigos unos contra otros; no aparece mas prueba que su propia confesion, contra Broncin, quien en su indagatoria y en su confesión se presenta escudado con su excepcion de embriaguez.

Tanto seria la embriaguez de que se hallaba poseido Broncin, que sin posibilidad de darse cuenta de sus acciones en semejante estado, este procesado se supone autor de la pederastia imputada, quizá preocupado también con la idea de las provocaciones que refiere haber recibido de Cavallari.

Los certificados Médicos de f 2 y 3 son un comprobante de la excepcion alegada por Broncin, capas de destruir la confesion de este procesado.

En este momento finalmente el abogado comienza a abordar directamente la causa en cuestión, primeramente se preocupa por argumentar a favor de la liberación del primer acusado, poniendo en tela de juicio que el propio acto denunciado como de su autoría halla ocurrido, en tanto la ebriedad podría haber sido tal que resultara en que se hiciera cargo de un crimen cometido por alguien más.

Respecto del menor se limita a considerar que lo informado por el médico que hizo el reconocimiento no tiene más calidad que la de una presunción.

Finalmente escribe

Ultimamente; si *Broncin* fuese acreedor á los *seis meses de presidio* pedidos por el Agente Fiscal, él preferiria se le subrogase esta pena por servicio en nuestra Escuadra; y si *Cavallari* mostrase tan funesta tendencia y mereciese los *dos años de presidio* solicitados por el Agente Fiscal, mejor seria echarlo destinado a su tierra, donde estan dispuesto a trasladarlo algunos de sus paisanos, que asi lo han indicado al Defensor.

Aquí encontramos entonces, el intento de negociar la pena, si el juez se inclina por el castigo antes que la absolución, el acusado que cumplió un rol “activo” en el acto sexual incriminado puede ser enviado a cumplir servicio a la Escuadra nacional, es decir, a pesar de ser de nacionalidad extranjera puede ser utilizado por el Estado en la lucha militar. En este sentido, este hombre sigue siendo considerado dentro de la lógica de la masculinidad. Simultáneamente, se sugiere que el otro acusado, quien posee la “funesta tendencia” sea enviado nuevamente a Italia, alejándolo del país al que pone en peligro en su doble carácter de pederasta pasivo y de enfermo de sífilis. Este es irrecuperable en términos de honbría y productividad social.

Llegado al momento de la sentencia, el Juez expresa que la causa se ha seguido de oficio por sodomía contra ambos hombres, lo cual indica que finalmente la figura se ha definido por su segunda acepción: la de cohabitación³¹ entre varones. Es decir a todas luces el delito de violación ha desaparecido y por tanto ya no se trata de uno de iniciativa privada sino que debe ser perseguido por el Ministerio Público en tanto se afectó claramente a la sociedad y por lo tanto puede –y debe– actuarse de oficio.

Se toman en cuenta las declaraciones de ambos acusados y los reconocimientos médicos

Que en consecuencia aparece de todo punto inconsistente la excepción opuesta por Cabala de que Broncin le hizo fuerza desde que consta repetidas veces se había prestado á ese acto con otras personas segun resulta del informe Médico:

Que la excepción de ebriedad alegada por Broncin no esta tampoco probada; resultando así ambos procesados legalmente convictos y confesos del delito materia de este proceso.

En primer término se debe resaltar que ha vuelto a considerarse la denuncia del joven pero esta vez para negarla dándole simplemente el valor de una argumentación defensiva fallida en tanto la certificación médica la destruye.

Se dejan de lado las viejas legislaciones españolas con relación al

³¹ Entendida aquí como relaciones sexuales sostenidas consensualmente y no como convivencia.

delito de sodomía considerando que

atento el espíritu del artº 14 Secn 4ª del Reglamento de Justicia de 1817, la civilización actual y los progresos de la ciencia:

Que por consiguiente ella debe graduarse al prudente arbitrio judicial:

Que en el caso presente, la repetición por parte de Cabalar, lo hace acreedor de mayor pena que Broncin, de quien no hay prueba que lo haya cometido más de una vez.

Resulta interesante que se mencione, nuevamente, la civilización y la ciencia en cuestión vinculada a conductas sexuales, una situación privada que de acuerdo a lo expresado anteriormente había quedado en el terreno del consentimiento. Sin embargo, una vez más encuentro que esto tiene que ver con una lógica que tiene por fin último la defensa de la sociedad y por tanto encuadrada en los presupuestos del higienismo, el darwinismo y el conocimiento médico-jurídico sexual que concibe la homosexual entre el delito y la enfermedad en una forma aún fluctuante.

Tampoco podemos dejar de rescatar que el juez reclama para sí la facultad de juzgar en ausencia de una legislación específica, en este sentido, resulta interesante que el magistrado no cite ningún precedente específico que tome como parámetro para esta determinación del *quantum* de la pena. Esta práctica resulta extraña en una época que se caracteriza por sus sentencias justificadas y sus constantes citas a legislación, normas y leyes tanto nacionales como extranjeras, existiendo una multiplicidad de fuentes de derecho aceptadas y aceptables.

La condena finalmente es de 2 años de presidio para Broncin y 4 de prisión en la Penitenciaría para Caballar. Debiendo ambos satisfacer costos y costas.

El dictamen es apelado por el defensor de pobres, quien expresa agravios en la siguiente forma:

El delito que se juzga es el de sodomía. ¿Pero este es un delito, que cuando no concurren seducción, violencia o adulterio puede ser juzgado por los Tribunales? Creo que no: No es más que un

pecado, pero no un delito: el pecado solo puede ser juzgado por Dios no por los hombres.

Que en este punto el letrado se exprese de esta forma, afirmando que no ha existido violencia muestra hasta dónde ha cambiado el eje del caso. En este sentido, no puede dejar de considerarse que el cuerpo de Caballa –al permitir las sospechas de pederastia pasiva– ha anulado cualquier posibilidad de presentarlo como una víctima por derecho propio y por tanto el defensor vuelve sobre cuestiones que quedan fuera de la “cosa juzgada”, entendida en un sentido laxo, es decir en tanto ha habido una sentencia –que es la recurrida– donde se dieron por firmes y probados determinados hechos. Prefiere dirigir su nueva estrategia a la discusión de si este proceso es válido en tanto se trataría de uno que no puede ser llevado a cabo por los hombres al pertenecer al reino de Dios. En este lugar regresa sobre una de las discusiones más viejas de la filosofía del derecho moderno: el derecho de Dios –el derecho moral– y el derecho de los hombres –el derecho positivo–.

Veamos la ampliación de esta argumentación para justificar la apelación:

Se consiste que en la Antigua Legislacion Española se imponga penas atroces á la sodomía; porque entonces el poder civil estaba dominado por el espiritual, i propiamente se podría decir, que el Estado estaba dentro de la Iglesia.

Se concibe que entonces, en que la religión católica romana era considerada lei del Estado, las leyes canónicas se aplicasen por los tribunales; hoi, que al contrario la conciencia es libre i puede escoger el culto que mejor le parezca; hoy que las acciones privadas no pueden ser escuadriñadas por las autoridades, por que la conciencia es sagrada: ¿en virtud de qué principio se forma proceso sobre un pecado?

Es interesante notar como la conciencia ha pasado a independizarse de la tutela del Estado, sin embargo, las conductas sexuales no se consideran un asunto de decisión puramente individual donde la justicia no debería tener injerencia ya que entra dentro del terreno de

lo que afecta bienes superiores a lo meramente personal.

La Constitución de la República Argentina declara expresamente en su art 12 que: “las acciones privadas de los hombres, que de ningún modo ofendan al orden ni a la moral pública, ni perjudiquen a un tercero, están solo reservadas a derecho, i esentas de la autoridad de los magistrados”.³²

Mas, la sodomia cometida en lugar privado, sin escándalo, de ningún modo turva el orden ni ofende la moral pública. La sodomía es según la expresión canónica, un pecado nefando: solo puede ser castigado por Dios.

Resulta llamativa la relación que el letrado establece entre el principio constitucional de acciones privadas de los hombres y la sodomía siempre que se realice como acto ocurrido en la intimidad, y siendo extremos podríamos proponer que en el mayor de los secretos, es decir, evitando el escándalo.

Esto último me remite, una vez más, a la idea que vengo expresando respecto de la concepción del espacio: el camarote resultaría aquí un lugar de resguardo, un sitio donde los involucrados no afectan con su actitud a nadie, excepción hecha quizá a ellos mismos. En este lugar, sí existe, al menos para este letrado ese espacio privado, propio, donde se puede esperar estar a resguardo de terceros que puedan resultar ofendidos por las acciones de los otros.

Al mismo tiempo, la construcción de lo público pasa aquí por el escándalo, uno que trasciende los límites de la nave donde tuvo lugar. Esta publicidad es la que hace que el delito sea factible de punición.³³

Si en el pecado hubiera habido alguna seducción dolosa, ó alguna violencia, ó algun otro hecho que perjudique á tercero, estonce recién podría considerarse delito; pero no pur el pecado mismo, sino pur la seducción, ó la violencia, ó el perjuicio de tercero.

³² Entrecorillado en el original

³³ Esto me lleva a preguntarme también si no es posible pensar también que esta situación se vincula a las posibilidades de dicha publicidad, en tanto todo este caso tiene lugar por cuanto el barco se encontraba en el puerto.

Una vez más, entonces vemos que el menor no es considerado ya una víctima sino un participante consensual en un acto no reprochable jurídicamente.

Además, aun en el caso de ser delito, no merece, según la civilización actual, más que una pena correccional, pur cuanto se morieren las costumbres; pero no una pena ordinaria, i mucho menos una exesiva como la que se impune en la sentencia apelada.

Esta última parte tiene una riqueza particular ya que admite la posibilidad de que la sodomía –como relación homosexual consentida–, pueda considerarse delito en sí misma y entonces corresponderle una pena correccional. El concepto de una pena de este tipo es el actuar como vehículo para producir una reforma en el preso más que un castigo. Entonces, podemos decir que se refuerza la idea de que la sexualidad no es una elección y ciertamente no es libre. Los comportamientos desviados pueden, y deben, ser corregidos por el Estado en el punto donde estos son lesivos para aquel.

La respuesta del Agente Fiscal es sumamente breve, exponiendo:

Estado vigentes las Leyes q^e castigan severamente el delito de sodomia, y desde que el hecho viene al conocimiento de las justicia no puede dejur de aplicarse á los culpables la pena que merecen. En todus purtes del mundo civilizado, lu moral y lus costumbres estún bajo el umpuro [amparo] de la ley, y si la pena impuesta en la sentencia apelu[apelada] es excesiva VE podrá graduarla cun su acostumbrado tino, pero el fiscal cree deber pedir se sirva V.E. confirmarla por sus fundamentos.

Esto fuerza el siguiente razonamiento a partir de lo expresado: si la moral y las costumbres están al amparo de la ley, entonces, el acto en cuestión es un ataque a alguno de ellos o a ambos, siendo esta la causa por la que debe ser castigado. Se está entonces frente a la problemática del procedimiento frente a delitos que afectan a la sociedad como un todo desde el aspecto cultural y frente a estos no hay una legislación única y precisa, lo cual generara que el agente fiscal no pueda pedir una cantidad de pena determinada y por tanto se limite

a pedir la confirmación de la pena anteriormente dictada por el juez de Primera Instancia.

La Cámara de Apelaciones conformada por los jueces Alsina, Medina, Font, Gonzalez y Dominguez se expresa a favor de confirmar la sentencia para el acusado Domingo Broncini mientras que se revoca la de Cristobal Cabalar “atento su edad”,³⁴ reduciéndose a dos años de presidio. Lo cual quiere decir que aún se lleva la peor parte del castigo, recordemos que el otro hombre sólo fue sentenciado a 6 meses de presidio.

Ambos deben satisfacer mancomunadamente los costos y costas del caso.

Reflexiones finales

El caso que se analiza, y articula, este trabajo permite pensar dos cuestiones complejas a un tiempo: la reconfiguración de la antinomia espacio público–espacio privado en el marco específico de los navíos, en tanto entrarían en una lógica mixta de acuerdo al lugar donde se hallasen, siendo diferente lo que puede tolerarse mientras se encuentra navegando de lo permitido mientras encuentra atracado, y por otro lado, volver sobre la cuestión de las sexualidades criminalizadas.

En este sentido, he pretendido poner en discusión que existen lógicas que parecen prefijadas y sin embargo se reconstituyen en forma permanente: en un barco debe reconfigurarse la espacialidad propia de la vivienda en formas singulares, en tanto se trata de una construcción en la que se vivirá permanentemente durante períodos más o menos largos de tiempo. En este sentido, la intimidad que se pone en discusión no corre con las reglas factibles de pensarse en las instituciones cerradas de miembros de un único sexo como la cárcel, el ejército o el convento, sino que se compone en un espacio complejo donde la práctica de una homosexualidad aceptada o tolerable puede existir mientras la tripulación se encuentra sin otras alternativas de “desfogue” pero no cuando la embarcación se encuentra en el puerto, donde existe todo un mercado “heterosexual” disponible. En este sentido, desde luego se está pensando únicamente en la prostitución femenina como lugar de desahogo de las

³⁴ Aquí se considera lo predispuesto en la ley 8, título 31, 7° Partida

pasiones masculinas concebidas como “naturales”.

Por otro lado, este trabajo retoma cuestiones anteriores en torno a la homosexualidad en general y a la sodomía en particular como una figura jurídica compleja que genera debates ciertos y profundos dentro del propio sistema judicial bonaerense. Se pretendió aquí volver sobre las cuestiones de las formas condenables y condenadas social, jurídica y culturalmente, en un período determinado.

El análisis del proceso, las argumentaciones presentadas por las partes y las determinaciones de los magistrados permiten volver sobre las discusiones del espacio del hecho al mismo tiempo que discutir cuestiones de la filosofía del derecho, la praxis judicial específica y el proceso en tanto una cuestión siempre en movimiento, reflejo de ideas y costumbres sociales que trascienden y entrecruzan la normativa.

Bibliografía

- Aguirre, C. y Buffington, R. (Ed.) (2000). *Reconstructing criminality in Latin America*. [s.l.]: Jaguar Books.
- Archard, D (1998). *Sexual Consent*. US: Westview press.
- Badinter, E. (1994). *XY, la identidad masculina*. Ed. Norma, Bs. As.
- Balderston, D. y Guy, D. (Comp.) (1998). *Sexo y sexualidades en América Latina*. Bs. As.: Paidós.
- Barreneche, O. (2001). *Dentro de la ley todo: la justicia criminal de Buenos Aires en la etapa formativa del sistema penal moderno de la Argentina*. La Plata: Al margen.
- Barriobero y Herran, E. (1930). *Los delitos sexuales en las viejas leyes españolas*. Madrid: Mundo Latino.
- Burke, J. (2009). *Los violadores. Historia del estupro de 1860 a nuestros días*. Barcelona: Crítica.
- Caufeld, S. et al. (2005). *Honor, Status and Law in Modern Latin America*. Londres: Duke University Press.
- Caimari, L. (2004). *Apenas un Delincuente. Crimen, castigo y cultura en la Argentina, 1880-1955*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Caimari, L. (Comp.) (2007). *La ley de los profanos. Delito, justicia y cultura en Buenos Aires (1870-1940)*. Buenos Aires: FCE.
- Corbin, A., Courtine, J-J. y Vigarello, G. (Dir) (2005). *Historia del cuerpo* (Vol. 2), De la revolución Francesa a la Gran Guerra. España: Taurus.

- Cotterill, J. (Ed.) (2007). *The language of sexual crimes*. [Basingstoke]: Palgrave Macmillan.
- Del Vecchio, G. (1947). *Filosofía del Derecho*. (5a ed. corr. y aum). Barcelona: Bosch.
- Febvre, L. (1959). *El problema de la incredulidad en el siglo XVI: La religión de Rabelais*. México: Uteha.
- Febvre, L. (1988). *Erasmus, la contrarreforma y el espíritu moderno*. Buenos Aires: Hyspamérica
- Foucault, M. (2007). *Los anormales. Curso en el Collège de France (1974–1975)*. Buenos Aires: FCE.
- Foucault, M. (2008). *Historia de la sexualidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Foucault, M. (1996). *La vida de los hombres infames*. Buenos Aires: Altamira.
- Foucault, M. (1995). *La verdad y las formas jurídicas*. Barcelona: Gedisa.
- Giddens, A. (1992). *The Transformation of Intimacy. Sexuality, Love and Eroticism in Modern Societies*. California: Standford University Press.
- Gusmao, C. de (1958). *Delitos sexuales. (Notas conforme a la doctrina argentina por Manuel Ossorio y Florit)*. Buenos Aires: Bibliográfica Argentina.
- Krafft Ebing, R. V (1955). *Psicopatía sexual. Estudio médico-legal para uso de médicos y juristas*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Laqueur, Th.. (2007). *Sexo solitario. Una historia cultural de la masturbación*. Buenos Aires: FCE.
- Mittermaier, C.J.A. (1916). *Tratado de la prueba en materia criminal o exposición comparada de los principios en materia criminal y de sus diversas aplicaciones en Alemania, Francia, Inglaterra, etc. etc.* Madrid: Hijos de Reus.
- Moreno, R. (h) (1903). *La ley penal argentina. Estudio crítico por Rodolfo Moreno (h)*. Buenos Aires: Sesé y Larrañaga.
- Parrini Roses, R. (2007). *Panópticos y laberintos: subjetivación, deseo y corporalidad en una cárcel de hombres*. México: El Colegio de México.
- Peakman, J. (ed) (2009). *Sexualperversions, 1670–1890*. [Basingstoke]: Palgrave Macmillan.
- Radbruch, G. (1944 [1ª ed 1914]). *Filosofía del Derecho*. Madrid: Revista de Derecho privado.

- Revel, J. (2005). *Un momento historiográfico: trece ensayos de historia social*. Buenos Aires.: Manantial.
- Riva, B. C. (2012). El sí de los niños. Algunas aproximaciones al problema del consentimiento sexual en el ámbito jurídico bonaerense entre 1850 y 1890. En Barreneche, O. y Oyhandi, A. (Comp.). *Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente* (en prensa). La Plata: Edulp.
- Riva, B. C. (2012). La iniciativa privada en los delitos sexuales (Bs. As. 1863–1921). En AA.VV. (2012). *Actas de las III Jornadas de Jóvenes Investigadoras/es en Derecho y Cs Sociales*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones A. L. Gioja.
- Riva, B. C. (2011). *El perito médico en los delitos sexuales. Buenos Aires, 1850–1890*. (Tesis de grado inédita). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata. Recuperado en: (<http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.411/te.411.pdf>)
- Riva, B. C. (2011). *Cómplices y coautores del hecho: los múltiples involucrados en un delito sexual. Buenos Aires, 1850–1890*. Recuperado en http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1012/ev.1012.pdf
- Riva, B. C. (2010). El perito médico en los delitos sexuales, 1880–1890. En Barreneche O. y Bisso, A. (Comp.). *Ayer, hoy y mañana son contemporáneos. Tradiciones, leyes y proyectos en América Latina*. Edulp: La Plata.
- Riva, B. C. (2010). Entre la pureza y la perversión. Construcciones médico-jurídicas sobre los delitos sexuales en menores en la Argentina entre 1860 y 1880. AAVV (2010). *VI Jornadas de Sociología de la UNLP Debates y perspectivas sobre Argentina y América Latina en el marco del Bicentenario. Reflexiones desde las Ciencias Sociales*. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.
- Riva, B. C. (2009). *El delito de violación en varones: masculinidad en conflicto y discurso judicial (Buenos Aires, 1850–1890)*. Recuperado en http://www.cehsegreti.com.ar/Actas_II_JNHS.html ISBN 978–987–24227–8–3
- Riva, B. C. (2008). Mecanismos jurídicos en el tratamiento de los

- delitos de violación: primeras aproximaciones al problema. AAVV *V Jornadas de Sociología de la UNLP Y I Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Cs Sociales*, La Plata.
- Riva, B. C. (2007). *Violencia y poder. Los crímenes sexuales en Buenos Aires, 1850–1860*. AAVV I Jornadas Nacionales de Historia Social, Córdoba.
- Salessi, J. (1995). *Médicos, maricas y maleantes. Higiene, criminología y homosexualidad en la construcción de la Nación Argentina. Buenos Aires: 1871–1914*. Rosario: Viterbo.
- Salvatore, R. D., Aguirre, C. y otros (2004). *Crime and Punishment in Latin America. Law and society since late colonial times*. New York: Duke University Press.
- Smith, J. C. (1998). *El desarrollo de las concepciones jusfilosóficas*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Stekel, W. (1952). *Onanismo y homosexualidad. La neurosis homosexual*. Buenos Aires: Iman
- Tau Anzoátegui, V. (1977). *Las ideas jurídicas en la Argentina. Siglos XIX–XX*. Buenos Aires: Perrot.
- Tieghi, O. N. (1983). *Delitos sexuales*. Tomo I. Buenos Aires: Abaco.
- Walters J. (1998). *Invading the Roman Body: Manliness and Impenetrability in Roman Thought*. En: Haillet, J & Skinner M. (Ed.) *Roman Sexualities*. New Jersey: Princeton University Press.

La ciudad y el puerto

Transformaciones de áreas portuarias en desuso.

El caso de puerto madero¹

Claudia Carut

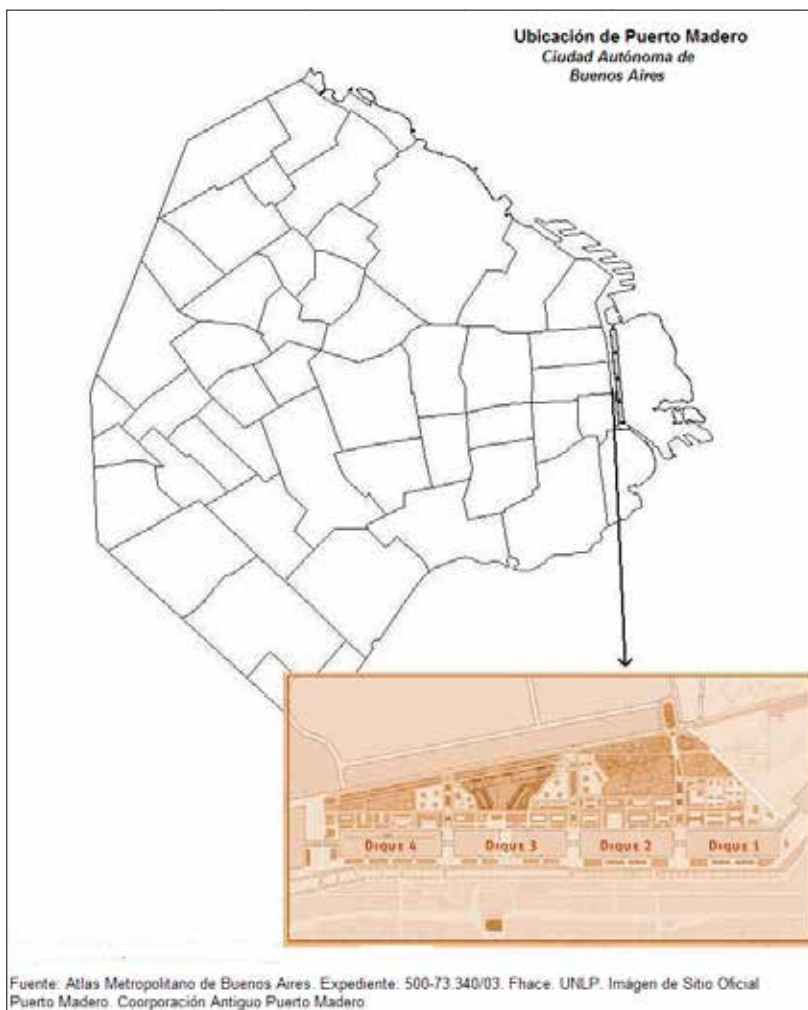
La costa de la Región Metropolitana de Buenos Aires no fue ajena a todas las transformaciones globalizantes, que se inscribe dentro de una tendencia mundial que se extendió en los años 80, donde extensas áreas portuarias (Barcelona, Róterdam, Nueva York, Sydney, Londres y Ciudad del Cabo) que estuvieron olvidadas por la obsolescencia de sus sistemas de funcionamiento, volvieron a nacer transformadas bajo la forma de grande proyectos de barrios que atienden a una demanda de alto poder adquisitivo con prestaciones múltiples. Creándose así fragmentos exclusivos donde se proyecta como lugar atractivo para vivir, trabajar e invertir, incentivar el turismo y estimular su producción cultural.

Este territorio metropolitano durante años estuvo olvidado y abandonado hasta que las inversiones extranjeras y locales, y los nuevos proyectos urbanísticos mundiales, vieron la oportunidad de cambio para el área costera y ciertos “artefactos urbanos” de herencias territoriales pasadas fueron revalorizados para adaptarlas a los nuevos requerimientos de acumulación y consumo que plantea el capitalismo en su fase actual.

¹ El siguiente artículo forma parte del capítulo 4 de la tesis doctoral "La metropolización costera de la región metropolitana de buenos aires. un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización surgida en la década de los 90". Dirigida por el Dr. Horacio Bozzano y codirigida por el profesor José María Cóccharo

Así el sector inmobiliario, la acción del estado como promotor y acondicionador y la necesidad de una localización central de las sedes de la administración del capital privado, vio a la costa como un ámbito propicio para transformar sus viejos o en desusos espacios resaltando las vocaciones específicas metropolitanas y no estuariales.

El empresarialismo urbano ha tenido impactos notables, entre las que se incluyen los espacios exclusivos de centralidad, construidos a través de grandes proyectos de renovación urbana. Estos grandes



En este contexto podemos inscribir el caso de Puerto Madero, el barrio número 47 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que se ubica frente al centro histórico, con un total de 170 Ha.² - de las cuales 40 Ha. corresponden a los espejos de agua de los diques – (*ver mapa*).que concentra un “mix” de usos de de alta gama.

Como veremos en la imagen este barrio fue recuperado como fragmento urbano y rápidamente constituyó un lugar de moda con oficinas, uso residencial, con una sede universitaria, una oferta de restaurantes de lujo, entre otros usos.

Los inicios y la decadencia

Los comienzos de Puerto Madero, se remiten a un proyecto apoyado por los comerciantes ingleses de la city, que consistía en un emprendimiento portuario frente a la ciudad de Buenos Aires, con cuatro dársenas con esclusas, donde los diques cerrados se interconectaban por intermedio de esclusas.

En 1882, bajo la presidencia de Julio A Roca, el Congreso Nacional aprueba el proyecto de Madero, desestimando así el presentado por el Ingeniero Huergo que consistía en la construcción de dársenas abiertas o dentiformes desde el Riachuelo hacia el Norte, permitiendo futuras ampliaciones.

Su construcción comienza en 1883 y finaliza en 1897. Diez años después de terminado, debido a los problemas técnicos y al aumento del tamaño de los buques, la capacidad del puerto de Buenos Aires se tornaba cada año más insuficiente para atender a las demandas del comercio mundial. Así, Puerto Madero quedó totalmente obsoleto.

El gobierno debió entonces encarar la construcción de un nuevo puerto, esta vez siguiendo las ideas de Huergo de un puerto de dársenas dentiformes que dieran directamente al río. El resultado es el ahora conocido Puerto Nuevo.

Tras el abandono de Puerto Madero, la zona en que se encontraba entró en una decadencia de décadas, convirtiéndose en una de las áreas más degradadas de la ciudad, donde se observaba una mezcla de depósitos con gigantescos terrenos baldíos.

Desde mediados de la década de 1920 se sucedieron los planes

² Datos de Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

para tratar de integrar al área de Puerto Madero al conjunto de la ciudad - 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985-, los mismos iban desde la urbanización del viejo puerto, a la demolición, pero ninguna llegó a realizarse.

Al principio los proyectos acentuaron el rol de esparcimiento, mientras en los últimos años el acento estuvo puesto en tratar de equilibrar los usos comerciales, administrativos y de recreación, contemplando los usos residenciales, lo que confería a la zona la característica de unidad barrial.

La reconversión final de Puerto Madero nos lleva a retrotraernos a 1989 cuando el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, suscribieron un convenio por el cual se acordó constituir una sociedad anónima denominada “Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.”,³ con el fin de impulsar la urbanización del área.

El Gobierno Nacional transfirió en propiedad las 170 hectáreas de Puerto Madero -que tenía jurisdicciones superpuestas entre la Administración General de Puertos, la empresa Ferrocarriles Argentinos y la Junta Nacional de Granos, entre otras- a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., mientras el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires brindó las correspondientes normas que regirían este desarrollo urbano.

En junio de 1991 la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. suscribió un convenio con la Sociedad Central de Arquitectos y la Muni-

³ El gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires se transforman en socios igualitarios. Cabe destacar que las actividades de la Corporación están reguladas por una ley nacional que controla a las sociedades comerciales privadas. “No le corresponden de manera automática a la Corporación las normas sobre gestión ni los sistemas de control de la administración pública. Es decir, que la Corporación no está obligada a informar sobre el manejo de sus recursos. Es competencia de la asamblea de socios (el órgano de gobierno) la decisión de que se efectúe tal control. Sin embargo, según el último informe de relevamiento efectuado por la Auditoría General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2003, “por no haberse adoptado tal decisión asamblearia, las disposiciones sobre Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, previstas en la Ley 24.156, no resultan de aplicación obligatoria a la Corporación” (AGCBA, Informe de relevamiento de 2005). Sus estados contables se encuentran auditados por estudios contables privados desde 1997”. (Cueya, 2009:34)

cipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, convocando a un Concurso Nacional de Ideas.

Para Puerto Madero se propusieron dos objetivos: a) el rescate urbanístico del área céntrica de la ciudad, evitando un eventual deterioro urbano y la pérdida de valor, y b) la búsqueda de inversiones privadas que hicieran viable la revitalización del área en un contexto de ausencia de recursos públicos para ese fin (Cueya, 2009).

El proyecto tuvo como pauta rectora integrar las nuevas construcciones, sin perder el carácter portuario que debía conservar la zona y las instalaciones (adoquinados, grúas, barandas, bancos, etc.). Para esto determina la preservación de aquellas edificaciones de carácter histórico posibles de ser recicladas: los docks de ladrillo del sector oeste, el antiguo depósito de Molinos “El Porteño”, el ex silo de la Junta Nacional de Granos y la antigua sede administrativa de Molinos Río de la Plata, (estas últimas en el sector este), sumando un total de 19 edificios.

Las obras comenzaron por la puesta en valor de la franja oeste de los diques, donde se suceden los 16 galpones de los cuatro diques a intervalos regulares, en dirección norte-sur y en una extensión de más de 2,5 km. situándose el principal patrimonio histórico arquitectónico y marca el rasgo hereditario de la zona portuaria, por dicha razón se declaró este sector “Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero”, estableciéndose normas de protección edilicia.

Sucesivamente desde 1991, la corporación como propietaria del suelo y promotora inmobiliaria puso a la venta a través de licitaciones, el sector oeste, desde el norte por presentar una mayor valorización. El éxito del mismo, de perfil histórico, potenció el lanzamiento del sector Este, con terrenos de mayores dimensiones, posibilidad constructiva y una proyección moderna.

La corporación desplegó una estrategia de venta controlada del suelo, promoviendo y autorizando el cambio de usos, y financiando parcialmente la operación mediante la construcción de infraestructura y servicios básicos (calles, redes de agua, cloacas, electricidad y gas), estrategia común entre los promotores privados, donde se reserva para el final la venta de la mejor parcela.

En forma simultánea a las ventas se da comienzo a las obras de infraestructura (red de servicios y apertura de calles) y el paseo

peatonal, permitiendo que en pocos años se completara el reciclaje edilicio. Esto dio lugar a la conformación de nuevo espacio para la ciudad, que atrajo la radicación de empresas y generó un polo comercial gastronómico.

El tendido de la red vial total de Puerto Madero se realizó teniendo en cuenta la evolución de las parcelas en construcción. Por esto significa que la primera área que se trabajó fue la correspondiente al Oeste, prolongando la trama vial urbana.

En 1998 se inauguró el primer edificio corporativo de la zona, la torre Telecom, situada en la cabecera noroeste del Dique IV y un año más tarde en la cabecera sur se inauguró el edificio Malecón.

El Sector Este se desarrolló en una segunda etapa, a partir de 1998 aproximadamente. La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. encaró estos trabajos por etapas, priorizando las arterias de comunicación entre el este y el oeste.

Se construyeron los nuevos puentes metálicos que constan de cuatro carriles para el tránsito vehicular, contando con veredas peatonales a cada lado.

La recuperación de la zona de Puerto Madero ha sido urbanizada prácticamente desde cero, lo que representa la construcción de un barrio a nuevo con una lógica de especulación pasiva e inductiva. Esto condujo a la planificación del parcelamiento específico, hasta diseñar toda la red vial y de servicios que resultarían necesarios para abastecer el nuevo conglomerado urbano. Siendo su financiación la reinversión de los fondos obtenidos mediante la venta de parcelas para construcción.

El territorio de puerto madero

Para introducirnos en estas transformaciones territoriales especulativas podemos mencionar que en casi 8 años (2001–2009) Puerto Madero pasó de aproximadamente 760.000 m² construidos, repartidos en un 50% en oficinas y comercios, un 32% en uso residencial, y un 18% en usos diversos (hoteles, museo e iglesia)⁴ a 2.100.000 m² construidos en el 2009⁵, representando el 41% los edificios residen-

⁴ Datos obtenidos del Informe mercado inmobiliario 2009. Op. Cite

⁵ Cueya, 2009: 33

ciales, el 44% a oficinas y comercios y un 15% restante corresponde a otros usos (hoteles, museos, Yatch Club e Iglesia).

En estos últimos datos se observa un cambio en la estructura funcional, luego de la crisis económica del 2001, donde la centralidad de empresas y comercios comienza a dejar paso a lo residencial.

En los 20 años que va de su desarrollo Puerto Madero tuvo tres grandes momentos de cambio: el primero cuando se perfilaba como centro empresarial con edificios de oficinas, después de la crisis del 2001 cambió el rumbo hacia lo residencial, y en una tercera etapa de su desarrollo tiene que ver con el vuelco hacia el rubro de comercio y servicios para la población de elevado nivel socioeconómico y de residencia permanente, pero también para los que realizan actividades empresarias y turísticas.

El objetivo estuvo puesto en cada etapa en obtener el mejor precio de venta del m² construido, y la inversión fuerte del propio Estado para generar el soporte infraestructural del emprendimiento.

La última etapa, en la que se inscribe Puerto Madero, es “una tendencia mundial: concentrar la satisfacción de las distintas necesidades de consumo en un mismo ámbito” (Abba, 2008:82).

Esto se puede ejemplificar con uno de los últimos megaproyectos, aún en realización⁶, que es el Madero Harbour con aproximadamente 300.000 m² cubiertos, con una inversión aproximada de u\$s 300 millones⁷ y combina torres de oficinas, hotel & spa, residencias, gimnasios, piscinas, helipuerto, cocheras, supermercado, shopping, tiendas departamentales, entretenimiento y cine.

Una variable que es un reflejo del crecimiento de Puerto Madero y su importancia inmobiliaria especulativa es el valor del m² de terreno para construir.

Históricamente los valores del m² no han sido inferiores a los 500 dólares, siendo este valor el más bajo registrado posteriormente a la crisis del 2001, luego de esta curva descendente los precios comienzan a sufrir un aumento constante.

A esta situación especulativa se le suma otro tipo, que será desa-

⁶ Se estima su finalización para el 2015

⁷ Datos obtenidos de <http://www.nuevopuertomadero.com> y Corporación Puerto Madero [Fecha de obtención 20 de enero 2011]

rrollada más adelante, que es la explicada por Dina Cusizio, directora de la división residencial de L. J. Ramos en un reportaje del diario la Nación: “tanto en lo que respecta al mercado de oficinas como de vivienda, prácticamente no hay nada para la venta; todo lo que se puede encontrar disponible es para alquiler. Esto obedece a que nadie se quiere desprender de las propiedades... en la Argentina invertir en ladrillos es un buen resguardo de capital” (La Nación. 12 de noviembre del 2011).

Para continuar el análisis de Puerto Madero como emblema de las tendencias de la Posmodernidad, a continuación presentaremos el desarrollo de las características de la estructura funcional tomando como eje los tres momentos de cambio presentados y por último el tema de la comunicación y conectividad como unión con el resto de la ciudad que forma parte.

Centro empresarial

A comienzos de la década del '90 se inició en Buenos Aires la etapa de los denominados “edificios inteligentes” y corporativos⁸ destinados a crear ámbitos propicios para sede de las más importantes empresas transnacionales con sistemas expertos de automatización para responder a altos requerimientos de confort, seguridad, optimización de recursos y telecomunicaciones de avanzada.

Estos nuevos edificios aportan elementos formales innovadores al tejido urbano tradicional de Buenos Aires, cuya lógica de localización se caracteriza por no producir el desplazamiento de actividades que le otorgaban el carácter de concentrador al núcleo sino que han reforzado su fuerte naturaleza (Abba, 2008).

Puerto Madero ha respondido a los objetivos de actualizar y expandir la oferta de espacios destinados a usos corporativos, en una localización central con un plus de imagen y visibilidad, además de las comodidades y servicios acordes a los estándares internacionales.

Son pocas las alternativas que satisfagan esa necesidad y es por esa razón que numerosas firmas entre las de mayor facturación del

⁸ El edificio corporativo consiste en personalizar el edificio que forma la empresa. Existen dos tipos; el que se identifica con la imagen de la propia empresa o bien con el propio edificio corporativo.

país,⁹ tienen sede en el barrio, acompañadas por decenas de empresas de servicios especializados. Estas últimas, son las que integran el núcleo más dinámico de la nueva economía (Ramos y Cazas, 2009).

Según datos de L.J. Ramos Brokers inmobiliarios, la cantidad de m² de oficinas en Madero creció constantemente entre 1992 y 2002, incorporando un promedio de 38.000m² /año. Tras la crisis, durante el periodo 2002-2006 y mientras avanzaban a las torres de viviendas, el stock de metros destinados a oficinas se mantuvo prácticamente estable, incorporando en el quinquenio la misma superficie que, durante los 10 años anteriores, introducía cada año.

Un dato curioso es la cantidad de empleados que concurren a trabajar a estas oficinas, un promedio de 20.230 empleados lo que representa más de la población estable de Puerto Madero para el año 2010¹⁰

Uso residencial

La inestabilidad económica e institucional del 2001 retrajo la demanda de espacios corporativos. El momento marcó un punto de inflexión a favor de los proyectos de departamentos de alta gama, transformándose, como mencionan varias inmobiliarias (L.J. Ramos Brokers inmobiliarios, Toribio Achával, Griesso, entre otros) en una opción sumamente atractiva para invertir, ya que era, un negocio que sumaba buena rentabilidad a diferencia de los proyectos de oficinas que eran mayoritariamente de rentas.

A partir de la devaluación, el metro cuadrado residencial se ofrecía en el 2002 a u\$s 1.700¹¹, un precio que resultaba barato compa-

⁹ De las 10 empresas que más facturan en Argentina, 3 tienen su sede en Puerto Madero según el ranking de facturación de empresas en 2008 de la revista Mercado: YPF/Repsol, Telecom y Dreyfus. Otras empresas que se encuentran en este ranking pero en puestos por debajo del 50 son Nextel, Camuzzi, ENARSA, Galeno Life, Technit, Mapfre, Casino Buenos Aires y 3M.

¹⁰ La población estable de Puerto Madero para el último Censo es de 4.720 habitantes, según datos de la Dirección General de Estadística y Censos, dependiente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es decir si a esto lo cotejamos con los datos de los empleados, existirían 15.510 personas más que las que viven en forma estable.

¹¹ Datos obtenidos de L. J. Ramos Brokers inmobiliarios

rándolo con los valores internacionales, trayendo de esta forma inversores extranjeros, en especial de origen español, inglés e italiano.

Luego de este descenso marcado los valores, entraron a una curva ascendente hasta llegar a los u\$s 4500 en el 2011,¹² aumentando un 165% aproximadamente en 9 años.

En la posmodernidad el diseño urbano, “busca simplemente tener en cuenta las tradiciones vernáculas, las historias locales, las necesidades, requerimientos y fantasías particulares, de modo de generar formas arquitectónicas especializadas y adaptadas a los clientes, que pueden ir desde los espacios íntimos y personalizados, pasando por la monumentalidad tradicional, hasta la jovialidad del espectáculo” (Harvey, 2004: 85).

Siguiendo esta línea Cueya afirma que “las aspiraciones, demandas y estilos de vida de la elite que decide vivir y trabajar en los espacios de nueva centralidad, (interactuando dialécticamente con el marketing de los desarrolladores) inciden en el perfil de los lugares, en términos del tipo de usos, jerarquía, calidad físico ambiental, confort urbano, innovación en el diseño, seguridad y exclusividad de inmuebles y espacios. Las denominaciones que la publicidad utiliza para vender los productos y entornos describen la calidad de vida de las elites que los utilizan. Productos y usuarios son un binomio que refleja bien la articulación entre sociedad y espacio en los grandes proyectos urbanos” (2009: 13 - 14).

Estas ideas se ven reflejadas en los megaproyectos de Puerto Madero, entre los que se pueden mencionar Onix, Madero Harbour o ArtMaría.

El proyecto Onix, que desarrolla la empresa Zencity prevé su finalización en el 2012, tiene una inversión aproximada de 150 millones de dólares y un valor promedio de u\$s 3400 el m².¹³ Como se puede observar en sus promociones se orientan hacia “un público moderno y vanguardista” que busca una combinación entre profesión y vida personal. El mega emprendimiento está compuesto por 25 pisos e incluye un edificio aterrizado de 9 pisos con estudios mono-ambientes, residencias y amenities, entre las que se destaca sala de reuniones

¹² Datos obtenidos de la División Consultoría de Toribio Achával

¹³ Datos de L.J.Ramos Brokers inmobiliarios y www.Nuevopuertomadero.com 10/9/2011

y piscina. Los edificios tienen balcones escalonados, que componen una serie de terrazas con piscinas, jardín y jacuzzi privados. Según declaraciones de la presidenta de la empresa, se buscó “una ambientación distinta, inspirada en el estilo de los hoteles de Las Vegas con mucha vegetación, cascadas y espejos de agua” (Diario La nación. Suplemento Propiedades, 2008 y 2009).

El emprendimiento Madero Harbour¹⁴, desarrollado por la empresa Newside es muy ilustrativo de la variedad y jerarquía de los usos que ofrecerá a sus residentes en 300.000 m² con usos mixtos y pensados en pocos metros entre las distintas áreas operativas y de entretenimiento. Posee un centro comercial con 150 locales, 10 salas de cine, consultorios externos, un centro para tratamientos estéticos, un hotel boutique 5 estrellas, lofts para profesionales, tres edificios de apart-hotel, un edificio de oficinas con helipuerto y una Plaza de Artes.

Es definido por Alejandro Ginevra, presidente de Gnvgroup, grupo desarrollador y comercializador de Madero Harbour como “Una ciudad para vivirla caminando”.¹⁵

En un predio de 20 mil m², 60.000 m² edificados y con una inversión de u\$s 180 millones se localiza ArtMaría emprendimiento desarrollado por Creaurban Desarrollos Inmobiliarios. En su sitio oficial de internet promocionan al proyecto como un emprendimiento “cuidado hasta sus mínimos detalles”. Como se sostiene en el diario Perfil el ejemplo de este “cuidado” ya se ve en su nombre, ArtMaría: en él se conjuga la raíz latina de la palabra arte, en la acepción de “la virtud y el talento del hombre para producir algo”, y María, como símbolo de todas las mujeres tan homenajeadas en este distrito, incluso desde los nombres de las calles.

El proyecto, presenta una membrana orgánica de vidrio que unificará cada uno de los cinco sectores que conformarán ArtMaría: oficinas, hotel boutique, plaza de locales comerciales y residencias (además, dos subsuelos de estacionamientos). Una evolución conceptual clave de este desarrollo es el medio ambiente: el compromiso de incorporar proveedores y sistemas que lo tengan como principio rector. Así se prevé

¹⁴ Se prevé su finalización en el 2012. Los datos obtenidos son de www.maderoharbour.com y Diario Perfil digital [recuperado el 23 de enero de 2011]

¹⁵ Reportaje realizado en www.nuevopuertomadero.com [recuperado el 23 de enero de 2011]

la posibilidad de calificarlo como edificio sustentable, de acuerdo a los estándares LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).¹⁶

En un reportaje efectuado por el Diario Clarín¹⁷ José María Donati, director General de Estadística y Censos de la Ciudad, sostiene que “existe un crecimiento de la cantidad de viviendas superior al crecimiento de la población”, pero aclara que es un fenómeno que puede explicarse por diversos motivos, pero sobre todo porque “muchas viviendas están desocupadas (72%), o son propiedad de inversores extranjeros que les dan un uso de vivienda temporal”.

Este hecho es observado en el 2009 por Cazas y Ramos cuando analizan la relación de inversionistas vs. “compradores usuarios” y afirman que es de 60% contra un 40, mientras que el porcentaje de adquirentes locales y extranjeros queda conformado en una relación de 70 a 30, aproximadamente.

En relación al tipo de adquirentes de los departamentos el Ing. Luis Pelermute, constructor de las torres “El Faro” y Madero Center sostiene que en sus comienzos “Había de todo, pero más consumidores finales que inversores. En general provenían de barrios periféricos, como por ejemplo de la zona Sur, del Oeste también, que querían residir en un lugar mejor ubicado, más céntrico, y cambiar su forma de vida. De los barrios más tradicionales de la ciudad hubo proporcionalmente mucho menos interesados. Nosotros habíamos hecho previamente un estudio de mercado y sabíamos que la clientela potencial vendría especialmente del Sur de la provincia de Buenos Aires, como Avellaneda, Quilmes, Lomas, Banfield, etc. Después, en los hechos, también se sumó gente proveniente de barrios porteños más alejados, como por ejemplo Villa Devoto. Sin embargo, hoy en general esa segmentación es mucho más difusa, porque Puerto Madero ya es aspiracional para todos en general, debido a la seguridad que brinda y los múltiples servicios que ofrecen los edificios, por tratarse de construcciones modernas”.¹⁸

¹⁶ Datos obtenidos de www.Perfil.com y www.artmaria.com.ar [Recuperado el 23 de enero de 2011]

¹⁷ Diario Clarín. Sección ciudad, 15 de enero de 2011.

¹⁸ Reportaje al Ing. Luis Perelmuter desarrollador del Faro y Madero Center, publicado el 27 de octubre de 2009 en www.nuevopuertomadero.com

Este cambio en la nueva perspectiva de los adquirientes se puede observar en los proyectos mencionados en este apartado o bien como explica Perelmuter en el mismo reportaje “en El Faro sólo hay 2 tipos de departamentos y después recién en el remate aparecen los semi-pisos y pisos completos. En Madero Center, por el contrario, hay 20 tipologías distintas, además de los duplex, que también difieren entre sí. Hay un total de 39 ascensores, porque todos los departamentos tienen palier privado”.

Federico Andreotti, de Tizado Propiedades, otra de las grandes inmobiliarias que trabajan en la zona, explica sobre el perfil de los habitantes que “En Puerto Madero vive gente que le ha ido muy bien en los últimos tiempos y que ve al barrio como un lugar seguro, es gente muy próspera. En cambio, no se ven familias con hijos chicos porque acá no hay departamentos enormes para ellos y además no entran colectivos y no hay colegio” (Clarín, 15 de enero de 2011).

Dina Crusidio, de la división residencial de L. J. Ramos, en relación a los residentes menciona que “quienes desean venir aquí encuentran un modo de vida muy cautivante desde el punto de vista cultural como social (no hay problemas raciales) y económicos (si bien el costo de vida es un poco más alto sigue siendo atractivo para ellos). Como adicional en Puerto Madero se suma el tema de la seguridad”. (La Nación, 12 de noviembre de 2011)

En todos los comentarios sobre los habitantes se puede observar el acento puesto en el lugar Premium que ocupan, donde los servicios de los edificios hacen al gusto de la gente que lo va a ocupar y el tema de la seguridad como punto central. Sin embargo existe un problema social, que vale nombrarlo aunque no hace al centro del trabajo planteado, disimulado por el movimiento de Puerto Madero.

Un relato que permite cerrar con la imagen de los residentes Puerto Madero es lo expresado por Orlando Barone cuando sostiene que “Ahí vive gente invisible. Así como en Suiza las cuentas bancarias son de gente invisible, los que viven en Puerto Madero son invisibles. No se ven los habitantes estables, estarán en el auto polarizado, en el barco, si lo tienen. Nunca están en la calle” (...) “La gente en Madero Este se hace visible los fines de semana. Ahí los bolivianos emigran a sus barrios del conurbano y se ve a los vecinos. Están en bermudas, con toda la parafernalia del aerobics, iPod, bicicletas con tres cam-

bios y personal trainers. Se sientan en los cafés y leen los diarios del domingo. Este lugar es inolvidable. Perón creó los barrios obreros, Menem dejó Puerto Madero” (Diario Perfil, 11 de enero de 2007).

Ambos relatos muestran relaciones simbólicas en el territorio de Puerto Madero, con realidades diferentes, contradictorias y excluyentes según los observadores.

Comercio y servicios

Un factor valioso para consolidar la dinámica de los sectores urbanos, es la diversidad de funciones que se disponen en ellos. También en esto, Puerto Madero presenta aspectos que hablan de esa última etapa de “maduración” que está transitando.

Existe en Puerto Madero, 175 locales destinados a comercios y servicios¹⁹, de los cuales el 51% son gastronómicos, el 8,57% son bancos y servicios financieros, el 5,7% corresponde a venta y alquiler de automotores, con un porcentaje similar encontramos el rubro de equipamiento y decoración. Mientras que los rubros de indumentaria y autoservicios representan el 4,6% del total respectivamente.

Si bien no se ha podido encontrar datos comparables con anterioridad al 2009, debido a su escasa o nula desagregación, podemos tomar como referencia los mencionados por Galvis Pedrosa (2010), y Cazas y Ramos (2009). Estos autores nos permiten afirmar que en solo dos años los rubros gastronómicos, almacenes, concesionarios, bancos y mueblerías se han visto incrementados en cantidad de locales. Siendo los valores más destacados los referentes a la gastronomía que de representar el 49% en el 2009 pasa al 51,4% en el 2011, los almacenes y autoservicios del 2% suben al 4,6% y las concesionarias que del 3% para el 2009 llegan al 5,7% en el 2011.

Una mención especial merece las promociones de los comercios en este barrio, donde “lo selecto y exclusivo” es el slogan de la publicidad, así por ejemplo en la página oficial de Madero Center Shops mencionan que “es un paseo de compras a cielo abierto estratégicamente emplazado en la mejor zona de Puerto Madero. Su objetivo es ofrecer una cuidada selección de productos de las mejores marcas, orientados a atender la demanda de un barrio de un alto poder ad-

¹⁹ Fuente www.nuevopuertomadero.com, www.puertomadero.com y relevamiento in situ terminado el 7 de noviembre de 2011.

quisitivo y muy visitado por el turismo” y con letras resaltadas dice “sumate a una minoría”.²⁰

Es decir, presenta mediáticamente la definición de un sistema de valores que no puede ser alcanzado por cualquier grupo de población.

Como se ha mencionado también en los comercios y servicios se refleja las características de los residentes del lugar, ejemplo de esta situación son los servicios educativos que muestra la franja etárea de la población residente.

Puerto Madero en el 2011 cuenta con dos jardines maternas y una universidad, reforzando la idea de que es un lugar para habitantes que se encuentran en la etapa de plena actividad laboral o profesional, sin hijos o bien personas mayores que sus hijos no viven con ellos.

Sin embargo lo que ha comenzado a surgir son las escuelas deportivas sobre todo lo que tiene que ver con los deportes que son propios de los espacios de aguas como es la vela o el kayak, o los cursos de timonel

En relación a los espacios culturales al 2011, Puerto Madero cuenta con seis especializados para este fin, siendo el último inaugurado el Faena Arts Center, un centro de exposiciones y experimentación artística con dos salas de exposiciones (Molinos y Catedral), en la antigua sala de máquinas del edificio Los Molinos.

Otro servicio que cobra importancia en Puerto Madero son los relacionados con la actividad turística.

El turismo urbano, constituye actualmente una importante industria global con perspectivas altamente atractivas al interrelacionar los entornos arquitectónico-sociales con el agua.

Puerto Madero ha experimentado un crecimiento en cascada, tendiente a generar, también, una relación circular y estrecha con el turismo internacional, y, en menor medida, con el local. Aquí subyace la idea de equilibrio, no sólo como “valor” sino como consecuencia emergente de un proceso de mercado. Con una clara lógica: su atractivo de geografía económica (Abba, 2009).

La tendencia globalizante que marca de una forma el acrecentamiento y/o el tipo de demanda turística es la oferta de alojamiento en

²⁰ <http://www.maderocentershops.com> [recuperado el 23 de enero de 2011]

hotelería. En la actualidad existe 3 hoteles (Hilton, Faena, y Madero) con un total de 727 habitaciones y dos proyectados (St. Regis y el Alvear) que elevarían el número de habitaciones a 1020.

Al igual que con los otros usos, Puerto Madero parece destinada a captar un público selecto cada vez más numeroso, observándose en el tipo de productos que demandan y promueven las empresas hoteleras y los turistas internacionales de altos ingresos.

Comunicación y conectividad

Puerto Madero creció a un ritmo inusual cambiando su perfil de uso pero con una escasa modificación de la oferta pública de transporte como consecuencia del proceso de urbanización del barrio.

Al respecto Gutierrez y Rearte (2006) en su trabajo “Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires” toman para su análisis la oferta de transporte público (subte, ferrocarril y autotransporte) en el barrio y a menos de 5 cuadras del perímetro o borde externo del mismo. Como resultados observan que existen 2 líneas de subte, una de ferrocarril y 27 autotransporte, siendo una oferta preexistente a la urbanización y, donde tampoco se registran modificaciones en sus recorridos.

Además mencionan que el servicio ferroviario Castelar-Puerto Madero es el único incorporado a posteriori de iniciada la urbanización, siendo un servicio diferencial sobre infraestructura preexistente.

Con referencia a este sistema diferencial cabe mencionar que es uno de los trenes de la empresa TBA con detalles de confort como aire acondicionado, calefacción, los pasajeros viajan únicamente sentados, música funcional y servicios de diarios vespertinos.

Volviendo a los autores antes mencionados, manifiestan que la oferta de transporte es mayoritariamente perimetral. Sólo 2 líneas de automotor colectivo ingresa al barrio, y una circula por su borde exterior.

Otro aspecto que resaltan es la limitación de la oferta de servicios públicos, así como la capacidad de acceso al auto particular o taxis de la población residente, es posible que la misma no use la conectividad que tiene.

La población fluctuante es posible que sí la use, siendo que el transporte público suele estar fuertemente asociado al viaje de

trabajo. La población visitante, en cambio, puede que use el auto para llegar hasta allí, debido al perfil socioeconómico y al alcance o área de influencia de las actividades y servicios del lugar, extensibles a la región en su conjunto (con fuerte énfasis en lo gastronómico) (Gutierrez y Rearte: 2010: 839).

Para registrar la visión que tiene el habitante de Puerto Madero se realizaron encuestas de las cuales el 70% eran población residente. La mayoría coincidieron en que la movilidad es el gran problema del sector. Si bien casi todos se movilizan en auto, tratan de no salir o llegar durante las horas pico.

En el caso de las personas que van todos los días a trabajar, todos hablaron de la ausencia de servicio público, hay quienes preferirían no venir en auto pero sostenían que “no hay más alternativas y el transporte que les brindan sus oficinas hasta microcentro tarda lo mismo que si salen caminando”. Estas mismas respuestas son registradas en el trabajo de Galvis (2010).

Conclusiones

Como han sostenido varios autores (Prévôt Schapira, Ciccolella, Abba, Cuenya, entre otros) y se ha podido observar a lo largo de estas páginas que Puerto Madero es una de las diferentes tendencias globalizantes de urbanización y creadora de centralidad en el seno de espacios abandonados.

Las relaciones entre espacio y producción se materializan en la pugna entre tendencias globalizantes (disminución de las acciones directas del Estado, rol protagónico del capital privado, empresarialismo urbano) y la puesta en valor de las herencias territoriales (los docks de ladrillos, el antiguo depósito de Molinos “el porteño”, las grúas, etc.), respondiendo a una lógica privada (venta del patrimonio inmobiliario del estado) que recicla en un mismo modelo espacios de actividades obsoletas (Prévôt Schapira, 2002) donde se subvencionó con recursos públicos a inversores privados y consumidores de altos ingresos.

Su ubicación, lindante con el área central y su extensión, convirtieron a esta zona en un lugar propicio para la expansión de las actividades comerciales, empresariales y administrativas. A la vez,

su situación de nexo con el borde costero, ha comenzado a adicionar un nuevo rol, ya no únicamente como factor favorable de localización sino la recuperación de sus vocaciones estuariales con los deportes náuticos y algunas actividades de recreación.

La puesta en valor de Puerto Madero se realizó bajo el signo del neoliberalismo y un fuerte desarrollo del capital simbólico, observándose en la alianza entre el sector público y el privado bajo la lógica empresarial; en las construcciones de mega proyectos inmobiliarios, edificios inteligentes y corporativos; y en los lugares donde las experiencias particulares se ponen en juego.

El Estado, con una estrategia de promotor privado, pone en prácticas mecanismos de valorización del área para el mercado inmobiliario (cambio de usos, financiamiento de la construcción de infraestructura y servicios básicos) a través de una lógica de especulación pasiva e inductiva. Observándose el logro de esta estrategia entre otras cuestiones en los valores alcanzados por metro cuadrado de terrenos y residenciales, los cuales se mantuvieron en un crecimiento constante a lo largo del tiempo.

Como centro empresarial, Puerto Madero, responde y se transforma a los requerimientos de las necesidades de las empresas trasnacionales que buscan para su localización, un área central y lugares con edificios inteligentes y corporativos.

El análisis de los usos residenciales, de comercio y servicios nos permitió remarcar la puesta en valor de capital simbólico donde las construcciones de departamentos de alta gama, los mega proyectos de espacios múltiples y salas de exposiciones son realizados según los perfiles y preferencia en los gustos de la élite que lo utilizan, propiciando de este modo la selectividad en el lugar.

Desde las políticas públicas se trató de reproducir el capital simbólico en el desarrollo de los servicios ferroviarios y el tranvía sin embargo no se tuvo en cuenta el perfil y necesidades de los pasajeros a los que iban dirigidos el servicio: los trabajadores. En su mayoría estos no responden a las características generales de la elite del lugar, ya que no les interesa o no quieren en estos momentos reproducir el lujo. Simplemente desean llegar a estar conectados con sus áreas de trabajo en tiempo y con el menor costo posible. Esto condujo, debido a la baja afluencia de pasajeros, entre otras razones, a que estos sis-

temas no pudieran ser mantenidos, o como en el caso ferroviario no se buscó el arreglo de los desperfectos de infraestructura.

Puerto Madero logro un espacio posmoderno autónomo e intemporal donde los sistemas de valores definieron una forma de pensar y hacer el territorio que brinda y ofrece mediáticamente un mundo para una minoría que puede personalizar sus gustos. La acumulación del capital simbólico (en los espacios de lujo, confort y personalizados) a lo largo aproximadamente de los 20 años de su inauguración permite la reproducción de este orden establecido.

Las herencias territoriales (docks de ladrillos, el edificio los Molinos, entre otros) como esqueletos de la época agroexportadora se conservaron y se trasformaron en un espacio de viviendas de lujo, oficinas y comercios, significando para muchos el fin de la decadencia y la integración de partes de la ciudad al espacio globalizado y la sociedad en red. Sin embargo, falta concretar su maduración social y su integración plena al resto de Buenos Aires, observándose en la postergación de los temas de transporte situación que afecta el funcionamiento del barrio como lugar de trabajo o vivienda y la relación con la ciudad.

Bibliografía

- Abba, A. (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales. *Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, (2), 73-88.
- Carut, C. (2007). Los procesos de metropolización de los ´90 en la conformación de los espacios costeros El caso de Puerto Madero. Primer congreso de Universidades Nacionales. Río Cuarto, Córdoba.
- Ciccoella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25(76). Recuperado el 17 de diciembre de 2000 en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0250-71611999007600001&Ing=en&nrm=iso
- Cueya, B. (2009). Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la

- experiencia argentina. *Congreso de la Latin American Studies Association*, Río de Janeiro, Brasil.
- Cueya, B. y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 37 (111), 25-45.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE*, 25 (76). Recuperado el 10 de diciembre de 2000 en http://scielo-test.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600002&lng=pt&nrm=iso.
- Galvis Pedrosa, M. (2010). *Puerto Madero – 20 años despues “de la planificación a la realidad*. Buenos Aires: Universidad de Belgrano, Poltecnico di Torino, Facultad de Arquitectura
- Gutiérrez, A. y Rearte, J. (2006). Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. En: Brasileiro, A y Marques da Silva, P (Eds.). *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes* (pp 829 -840). Río de Janeiro: ANPET
- Harvey, D. (2007). De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza en el capitalismo tardío. En D. Harvey (Ed.). *Espacios del capital*. Madrid: Aikal.
- Ladrier J. (1977). *El reto de la racionalidad*. Salamanca: Sígueme.
- Lee Nájera, J. L. (2009). *Los proyectos de recuperación del Barrio de la Boca y Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires Entre la identidad y la globalización*. México: UAM-Xochimilco
- Liernur, J. F. (2006). Puerto madero: destrucción del patrimonio. Una tragedia argentina y universal Recuperado el 10 de marzo de 2008 en [www.porlareserva.org.ar /CAPMSASilos.htm](http://www.porlareserva.org.ar/CAPMSASilos.htm).
- Pando, H. y Vitalli, O. (2002). El Río de la Plata en la historia. En: Borthagaray, J M (Comp.). *El río de La Plata como territorio* (pp.123-148). Buenos Aires: Ediciones Infinito –FADU – FURBAN.
- Prevot Schapira, M. (2002). Buenos Aires en los años ´90: metropolización y desigualdades”. *EURE*, 28(85). Recuperado el 28 Septiembre 2006 en: http://www.scielo.cl/scielo.pnp?script=sci_arttext&pid=50250-71612002008500003&lng=es&nrm=iso.
- Ramos, J. y Cazes, D. J. (2009). “Puerto Madero: La segunda globalización en Buenos Aires”. *Informe del mercado Inmobiliario*.
- Rojas, E.; Cuadrado-Roura, J. y Fernández Güell, J. L. (eds.) (2005).

- Gobernar las Metrópolis. Banco Interamericano de desarrollo.*
Madrid: Universidad de Alcalá de Henares.
- Sassen, S. (2012). “La ciudad es hoy un espacio de combate abierto”.
La Nación, 17 de agosto, p11
- Sgut, M. (2002). “Grandes obras en el río. Ampliación del Puerto de Buenos Aires”. En: Borthagaray, JM (Comp.). *El río de La Plata como territorio*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Yory García, C. (2003). *Topofilia, ciudad y territorio: una estrategia pedagógica de desarrollo urbano participativo con dimensión sustentable para las grandes metrópolis de américa latina en el contexto de la globalización: “el caso de la ciudad de Bogotá”*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana.

Una Hada en La Boca

Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”

Marcelo N. Weissel

Introducción

Hay y no hay, hay mucho y no hay nada. Los muelles y su infraestructura está hecha a nuevo, pero no hay barcos. La modernidad no ha muerto sino que nos deja despojos constantes de desigualdades y conflictos y esto se identifica de sobre manera en las riberas del Riachuelo de Buenos Aires. Y de allí que el tiempo que nos toca vivir rebosa de oxímorones y representaciones contradictorias de lo que vivimos. Oxímoron es una figura literaria lógica, que consiste en usar dos conceptos de significado opuesto en una sola expresión, lo que genera un tercer concepto. En este trabajo intentamos reunir conceptos contradictorios sobre la representación portuaria de La Boca, utilizando para tal fin una lectura crítica e interpretativa de los contextos de la post modernidad a la luz de los cambios en la filosofía de la ilusión (Dicken, 2009).

El barrio de La Boca nos presenta con su vasta historia, conceptos de magnificencia y decadencia, conceptos opuestos por doquier que funcionan como fuentes de cultura material y simbólica a la identidad contemporánea de porteños, ciudadanos y portuarios. Así aparecen los millonarios contra los bosteros, las cornucopias y las pobrezas, imágenes materiales y literarias, reproducciones en papel o en pantalla digital, personas visitantes y habitantes boquenses, restos arqueológicos y proyectos para inversores que se unen en un concierto musical de *festinas lentes*. Sí, rápido pero despacio, tal el lema del Ateneo Popular de La Boca, cuyo distintivo social es una tortuga con una vela, que navega en el espacio de la imaginación.

Estudiando en detalle los símbolos presentes podemos bocetar los alcances cognitivos, que se instalan como referentes icónico-sociales. Esta clase de estudios son una vía para comprender la matriz histórica de un puerto que dejó de tener sus funciones intrínsecas, que pasó a un estado de “inactividad” física y legal, pero dónde su simbolismo no se desactivó, está latente, resonando en los límites de la herencia para con el presente.

En este sentido, el registro arqueológico histórico de La Boca del Riachuelo concentra temas clásicos de la historiografía de Buenos Aires, sobre el nacimiento de la ciudad, su puerto, su economía política, su población migrante, y sobre la supuesta constitución hegemónica de la Argentina moderna, contra todas las heterotopías posibles que encuentran en La Boca, a uno de los lugares posibles de nacimiento del tango, hoy declarado patrimonio de la humanidad. Es que la modernidad humana no ha dejado espacio para el azar, embebiendo las causas cotidianas en un nihilismo reactivo útil al *status quo* de las contradicciones, de las historias de contaminación, tango, inmigrantes, pobres de ayer y de hoy, sirenas y un Hada en La Boca.

En suma, se presenta el marco contextual desde dónde se desarrolla una metodología para interpretar la presencia de una figurina Art Nouveau donada por un artista de Caminito al Museo Arqueológico de La Boca. Esta figurina integra un conjunto de materiales de asociación disímil y por tanto portuaria. Si de heterogeneidad se trata, la cultura material del puerto es por definición una serie infinita de enseres útiles al laborioso desplazamiento humano, tanto en sus aspectos empíricos como simbólicos.

Desde el puerto inactivo: imagen de una arqueología post moderna

En la historia de la humanidad, las alegorías de las sirenas y de las musas, son figuras clásicas de la cultura occidental greco romana. Las mismas fueron utilizadas en el barrio de La Boca de manera reciente de los últimos diez años para dar fuerza a mensajes alternativos o bien para invocar la inspiración de los artistas y de los museos. Sin embargo, existen otras figuras en la representación de lo fantástico e inexplicable de vivir en sociedad. Creemos que las hadas, al igual que las sirenas y las musas, acercan visibilidad a lo subalterno en la historia y el presente para cuestionarnos acerca del significado de los

discursos dominantes, cuya legitimación se impone desde el ejercicio del poder (Guevara 1988).

¿Qué hace un hada en un puerto pampeano inactivo? Y... una cosa son las hadas art nouveau capitalistas y otra las luchas políticas boquenses, pero si revemos el uso de las simbologías ocultas en la historia de La Boca, que incluye la labor de indígenas y africanos, de anarquistas y huelguistas, hay un paralelismo de mensajes subalternos acallados sobre el cual debe hacerse referencia para entender la inactividad del puerto.

El 29 de marzo de 2011 el juez federal de Quilmes, Luis Armella, declaró como “*zona crítica de protección especial con servidumbre de paso ambiental*” (CIJ 2011) a la cuenca del Riachuelo, ante un pedido de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). De esta forma, el magistrado dispuso la prohibición preventiva de navegación de cualquier embarcación sobre la cuenca. Para cumplir con la norma, Armella solicitó a la Prefectura Naval Argentina que [...] *en forma inmediata instruya a los miembros de esa Fuerza de Seguridad sobre el alcance de la presente manda, a los fines de dar inmediato y efectivo cumplimiento a la suspensión preventiva de la navegación fluvial comercial en el Río Matanza-Riachuelo*. Un puerto negro, inactivo, oscuro y lleno de expectativas inactivas se desarrolla sobre márgenes, muelles y chimeneas sin humo.

Desde el puerto inactivo, el Museo Arqueológico de La Boca del Riachuelo (MusA Boca), propone una postura. A lo largo de los últimos 17 años ha construido un marco interpretativo teórico práctico con arraigo local. Se propone el lugar para el desarrollo del conocimiento y la reafirmación de los objetivos elaborados por la Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas fundada en el año 1995, a la luz de grandes obras públicas de muelles y desagües, puentes y viviendas, como la obra de control de inundaciones, el saneamiento habitacional de conventillos y la construcción del puente de la autopista Buenos Aires La Plata. En el año 2012, con la necesidad de comunicar las experiencias, comienza a funcionar un espacio virtual en la red mundial de información: el Museo Arqueológico de La Boca (Figura 1), una propuesta de comunicación para popularizar los contenidos de la historia patrimonial cultural de La Boca del Riachuelo frente al *status quo* general inmóvil, falto de voluntad de

gestión del patrimonio cultural del puerto. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tiene mucho trabajo hecho en la gestión del patrimonio arqueológico del Riachuelo, como búsqueda de certezas físico-empíricas, su desarrollo incluye actividades de difusión, capacitación, comunicación permanente con las personas e instituciones barriales, académicas y gubernamentales. Los trabajos de arqueología urbana desarrollados entre 1995 y 2012, han incluido trabajos académicos, de rescate, y de gestión participativa educacional, con el patrimonio histórico arqueológico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, incluso desde el comienzo de la nueva Constitución de la Ciudad. Desde esa praxis profesional se han conseguido resultados de impacto social, como el caso del proyecto de refuncionalización de la Barraca Peña, del descubrimiento del carguero español de Puerto Madero o de la difusión de la arqueología urbana para muchas comunidades escolares en el marco del Programa Historia Bajo las Baldosas de la Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires.

Sin embargo estos trabajos, aún a pesar de su difusión mediática, no superan las barreras de lo efímero, tienen escaso impacto social donde pesa la distancia existente entre la sociedad, su pasado y la preservación del patrimonio cultural. ¿Qué hace entonces la arqueología en un barrio que se encuentra declarado legalmente en emergencia urbanística y ambiental?; un barrio donde la necesidad por el saneamiento habitacional se liga a la rehabilitación patrimonial, de la gente y de sus cosas tanto presentes como heredadas. Este cuadro de situación, fija un estado a partir del cual discutir la historia misma del barrio y del puerto. Todo lo que está allí materializado toma un nuevo rol protagónico. El objetivo que guía al MusA Boca coincide en la crítica de esta situación, busca proveer investigaciones teórico prácticas innovadoras y nos impulsa a rever los imaginarios modernos.

En síntesis, hablamos desde el MusA Boca, una iniciativa virtual que busca pensar, entender y popularizar los contenidos de la historia patrimonial cultural de La Boca del Riachuelo para identificar capitales sociales y potenciales arqueológicos, valorizarlos y prevenir impactos sobre recursos culturales no renovables. Su direccionalidad es educativa proyectual, de aprendizaje de técnicas para el reconocimiento y la gestión del lugar donde se vive.

Puerto desolado imagen de concomitantes aguas negras

Como vemos, el estado de situación de emergencia ambiental, se repite como argumento de peso sobre el espacio urbano y portuario. Esta situación afecta las lecturas que hacemos desde la post modernidad. Por tanto y en todo de acuerdo con la normativa vigente, o al menos lo que nuestra imaginación nos permite percibir, las políticas de los estados que componen el ACUMAR fijan la atención en conducir el deseo de las personas hacia un saneamiento definido, en el desarrollo del proyecto humano, en la superación de las contradicciones permanentes, en las realidades o ilusiones, en el mantenimiento del puerto inactivo. Aquel mismo desde donde arribaron y partieron los sueños de la gente de otrora. Allí, entre los recuerdos y el presente se encuentran capturados múltiples deseos en condición de inmanencia y fuerza activa consciente e inconsciente de y en lo social. Las necesidades, los deseos y los derechos de las personas se expresan día a día, y encargados de cubrir las necesidades cotidianas, se tornan en actividad inmanente. Son inmanentes pues integran en forma física el devenir cotidiano de la gente en su forma material. Con una lectura de los deseos del pasado podemos interpretar que algunos de ellos se han hecho realidad, se han materializado en un paisaje arqueológico portuario, heredado como patrimonio cultural; otros no lo han hecho o bien sucumben bajo los mandatos del poder económico, reafirmando la lucha por los espacios de enunciación y de visibilidad de la diferencia (Bhabha 2000).

Entonces, ¿qué es lo que afecta a las personas del puerto? ¿Es la inmanencia cotidiana inmodificable? ¿Cuáles son los lazos que afirman la indiferencia a las contradicciones? ¿Cuáles son los cantos de sirenas?

Es difícil encontrar las motivaciones; más bien es plausible de estimar que nada motiva nuestras prácticas, nada las legitima y nada las muestra estar en contacto con las formas en que son las cosas. La visión de la captura del deseo de las personas triunfa gracias al desarrollo del nihilismo reactivo descrito por Richard Rorty (1989). Un nihilismo de la voluntad sin sentido, del vale todo y nada, frente al cual ya no tenemos la capacidad para superar la contingencia. El nihilismo tomó el puerto y lo convirtió en “inactivo”. No más movimientos navales, no más trabajo para muchos, poniendo un freno a la

superación social, al bienestar y a la voluntad de *communitas* (de Espósito 2003). En *The Banalization of Nihilism* (1992) Karen Carr analiza la respuesta anti fundacionista al nihilismo. Carr sostiene que a pesar de que la sociedad siente un relativismo paralizante y subvierte las herramientas críticas, el nihilismo alegre sirve para el día a día, con la simple aceptación de la ausencia de sentidos. Tal desarrollo, concluye Carr, es alarmante. Si aceptamos que todas las perspectivas son igualmente no vinculantes, a continuación, la arrogancia intelectual o moral, determinarán qué perspectiva tiene prioridad. Peor aún, la banalización del nihilismo crea un ambiente donde las ideas se pueden imponer por la fuerza y el poder crudo puede determinar las jerarquías intelectuales y morales. Así, el nihilismo pierde sus connotaciones de crisis y se convierte en una característica de la vida humana. El desafío: producir significado dentro de un conjunto metafísico que no esté desconectado de las propias y múltiples condiciones de existencia material, una empresa creativa individual pero más que nada social y colectiva.

Es como destaca el Álbum Negro del Quinteto Negro de La Boca:

[...] a La Boca se la indica como un lugar de inmigrantes europeos, con determinada idiosincrasia, pero hoy tenemos otros tipos de inmigrantes que otros denuestan, pero nosotros no. Nosotros los reivindicamos. La Boca es una casta de cabecitas negras que resiste (Vitale 2012), declara Pablo Bernaba a raíz de la presentación del segundo CD del quinteto, luego de su primera edición llamada Tangos Contaminados.

Las aporías oximorónicas que llegan a nosotros en los símbolos boquenses preanunciaron las herencias post modernas de hoy. Preanunciaron aquello que provino del puerto y llegó en barco por el Riachuelo a pisar la tierra moderna e instalar por caso el nihilismo de la voluntad sin sentido, del vale todo y nada. Hoy La Boca conforma un paisaje cultural que envuelve, extraña, aliena la posibilidad de comprender. El puerto de La Boca fue desplazado de su lugar activo y sus testimonios asumieron un rol patrimonializado para el comercio con el turismo extranjero. La Boca no se comprende como algo responsablemente humano sino como algo

colorido y comercial. Está más cerca de lo inhumano, de la alienación y de la antropización al máximo. De construirlo pareciera ser un fenómeno sólo para entendidos, donde el lenguaje de los roles sociales contemporáneos es una de las estrategias de la sociedad moderna para fijar los significados y los estereotipos de quienes ejercen el poder.

Sin embargo de la desolación, la contaminación ambiental y de las aguas negras surgen casos heterotópicos, como la llamada *Lufanía*, la musa lunfarda del tango, una musa de la jerga técnica lunfa que representa, para los otros no incluidos, a una lingüística desconocida. O bien la presencia y uso de figuras narrativas fantásticas y artísticas. Así se hacen lugar en el escenario, las hadas, mariposas, libélulas, tortugas, para encontrar un lugar en la ilusión, el cariño, la ternura, el encanto, la belleza de las personas.

El hada en La Boca: imagen de los símbolos activos del puerto

Durante los trabajos arqueológicos de finales de siglo XX se tomó contacto con el artista plástico de La Boca, encargado de la comisión de prensa y difusión de la Asociación Artistas Plásticos de Caminito, de nombre Pedro Gulkis, tal su seudónimo en referencia al beso de las gaviotas en idioma inglés, gull: gaviota, kiss: beso. (Figura 2). Desde la constitución del MusA Boca, se comenzaron tareas de revisión de lo actuado con anterioridad. Dentro de este análisis se encuentra la revisión de una colección de objetos donados por Gulkis al museo, entre los cuales se encuentran un souvenir apoya pluma del primer vuelo espacial humano leyenda “BOCTOK 12-IV-1961 CCCP” en honor a la Unión Soviética, el tallado grotesco de una mano en madera blanda sin señas particulares, un nudo de pino de El Dorado, Misiones, con la escritura “Hna. Abelina 1971”, un cenicero metálico con la leyenda “Aviso Escorteur Commandant Bory” y una escultura de tipo figurina antropomorfa femenina con alas de libélula de un hada estilo Art Nouveau en actitud de atención, datada para el período comprendido entre 1890 y la segunda mitad del siglo XX la cual se encuentra adherida con pegamento plástico a un fragmento de roca de cuarzo e inclusiones naturales metálicas (Figuras 3 y 4). Se decidió trabajar con la lectura interpretativa de esta misma dada su antigüedad y simbolismo para el barrio.

La metodología técnica interpretativa

A los fines de la lectura interpretativa de un hada en La Boca se seleccionaron en primera fase los antecedentes del caso como una obra de arte moderno, con la historia propia de la historia del arte europeo. En segunda fase se buscaron las lecturas culturales de estas figuras desde y en el terreno contemporáneo de La Boca. En tercera fase se revisaron las lecturas histórico-simbólicas del pasado (Guevara 1988), para finalmente: proponer una interpretación a la luz de la filosofía de la ilusión aplicada el barrio de la ribera.

Las Hadas Art Nouveau

El arte nuevo o Art Nouveau surge en el contexto del Modernismo como el término con el que se designa a una corriente de renovación artística desarrollada a finales del siglo XIX y principios del XX. Según los distintos países, recibió diversas denominaciones: Art Nouveau (en Bélgica y Francia), Modern Style (en Inglaterra), Sezession (en Austria), Jugendstil (en Alemania y países nórdicos), Liberty o Floreale (en Italia), y Modernismo (en España).

Como señala Fontbona (2002:220): “El Art Nouveau fue un estilo artístico de alcance masivo, puesto de moda hasta la vulgarización, por la Exposición Universal de París de 1900. Se manifestaba especialmente en las artes aplicadas: decoración, mobiliario, artes gráficas [...] y su vocabulario plástico lo constituían formas voluptuosas, elaboradas con pretextos vegetales y elementos naturales insólitos y coloristas, además de la presencia a veces de figuras antropomorfas, casi siempre femeninas, procedentes del mundo de la fábula. A menudo los artistas modernistas son artistas integrales, pues no sólo diseñan edificios, sino los muebles y otros enseres de uso diario. Así pues muchos arquitectos modernistas son también diseñadores, pues sus creaciones no se limitan al edificio en sí, dado que también elaboran su decoración y los utensilios que ha de contener. Consecuentemente se dio en arquitectura, pintura, escultura y en las artes decorativas (muebles, herrajes, lámparas, joyas, carteles, etc.). Este vocabulario formal, utilizado hasta la saciedad en la primera década del siglo XX, para adornar los elementos más cotidianos, desde ceniceros hasta tickets de espectáculos, no era sin embargo una creación de los decoradores al servicio de la exposición de París 1900, sino que surgía de la iconografía de uno de los estilos más exigentes y profundos del

ochocientos final, el Simbolismo. El Simbolismo fue un movimiento cultural interdisciplinario que se expresaba más por lo que sugería que por lo que describía. En la época en que el Naturalismo o incluso una de sus derivaciones más afortunadas, el Impresionismo, cargaban el énfasis de su creatividad en la representación de la realidad externa, otros artistas se sintieron más llamados a crear un mundo imaginado que explicase mejor verdades profundas”.

El estilo del Art Nouveau, identificado también con la denominación Modern Style es un arte nuevo, identificable con el estilo moderno. El Art Nouveau es un arte que en vez de representar retazos de la vida cotidiana, como hacía el Naturalismo, se basó en la fantasía, especialmente la derivada del mundo de las hadas y de los cuentos ancestrales. Fue tal su triunfo que en seguida se vulgarizó a gran escala, en tres o cuatro años la expresión “Modern Style” vino a designar todos los hallazgos Art Nouveau que habían sido reducidos a la vulgaridad a través de la producción en masa y hasta hay quien opina que la Exposición Universal de 1900 fue a la vez el apogeo y el final del Art Nouveau, precisamente por la vulgarización que desencadenó de este estilo.

Precisamente la irradiación de estos contenidos y contenedores de significado arriban a nuestras costas en medio de las historias socio-migratorias de la historia humana en Sudamérica cuyos alcances no finalizaron sino que son ejemplo de continuidad; historias de inmigrantes, artistas de La Boca y estudiosos de los puertos.

Lecturas culturales contemporáneas de hadas y sirenas de La Boca.

Los cantos de las sirenas, las musas y las lufanías son motivo de alegorías plásticas y narrativas contemporáneas en la cultura de Buenos Aires. Funcionan como contrapuntos del *status quo* cultural. Tal es el caso de la obra de Jacqueline Tagger Halter y la obra de teatro “Benito – Una obra sobre la vida de Benito Quinquela Martín”, dos creaciones del barrio de La Boca.

El Facebook Salven a las Sirenas 2012,¹ se describe a sí mismo como Empresa: *Clean of Riachuelo*. Su objeto, es enaltecer los valores de los niños boquenses. Universidad: *Univ. Neptuno*. Escuela secundaria: *Esc. Poseidón Corral Rojo*. Historial por año: nació el 3

¹ <http://www.facebook.com/salven.alassirenas?fref=ts>

de octubre de 1965. Se autodefinen como una brigada cultural que aborda poéticamente la problemática del riachuelo, corazón agonzante de un barrio con sus jóvenes tirados en las esquinas con necesidad de aprender a volar sin destruirse, buscando instalar una narrativa superadora desde la fantasía para enfrentar la crisis socio ambiental.

Por su parte, la obra de teatro “Benito – Una obra sobre la vida de Benito Quinquela Martín”, autoría de Maggi Persincola, desarrolla la figura de una sirena perteneciente a la colección de mascarones de Quinquela que va relatando a modo de coro griego en clave kitsch post moderno, partes de la vida del pintor, desde su abandono en la Casa de Niños Expósitos de Barracas en 1890 hasta momentos antes de su muerte en 1977. Las escenas son actuadas en diversos cuadros por un elenco de seis actores personificando nueve personajes de la realidad y la fantasía.

La lectura de sentido común sobre las sirenas choca con la representación hegemónica: quien haya visto o leído “La Sirenita”, observará que toda otra sirena no es la historia *original de Disney*. El sentido común preguntará por qué las sirenas no son todas hermosas, amables y dulces. En concreto, las sirenas nos remiten al mito de Ulises, tal como lo describe Homero en el canto XII de la Odisea. Aquel en el que es advertido por la diosa Circe de lo peligroso que era el canto de las Sirenas. Ulises ordenó tapar con cera los oídos de sus remeros y se hizo atar al mástil del navío. Si por el hechizo musical pedía que lo liberasen, debían apretar aún más fuerte sus ataduras. Gracias a esta estratagema Ulises fue el único ser humano que oyó el canto y sobrevivió a las sirenas, que devoraban a los infaustos que se dejaban seducir. Estas criaturas monstruosas se precipitaron al abismo al verse vencidas.

En la época homérica las sirenas son tres hermanas, hijas del dios río Aquelaos y de la musa de la poesía Calíope. Su nombre proviene del término latino *siren*, que a su vez proviene del griego *seirên*, de la palabra seira, lazo, cuerda, recordando sin duda su poder cautivador. Lazos, cuerdas, cuertas, cuarteadores y sirgadores son materiales del puerto y personajes del arrabal. En “Sirena y Riel, Barraca Peña sigue ahí” (Bindi et al 2007), el concepto de sirena se asocia al de la tecnología moderna, es decir al silbato disciplinario de las locomotoras y

de los barcos como ilusión de progreso social. Sirena, bocina o aviso sonoro de navegación y tránsito.

Lecturas histórico-simbólicas del pasado

El trabajo de Celia Guevara (1988) analiza la morfología urbana de La Boca, y revisa el rol activo consciente e inconsciente de sus pobladores desde el siglo XVIII a partir de su influencia étnica cultural. Para esto Guevara estudia las representaciones cartográficas de los simbolismos subalternos y los modos de resistencia que pudieron haber generado marcas invisibles o simbólicas en la ciudad. Rememora la otra boca del riachuelo, aquella que no conocemos y sólo podemos acercarnos a través del estudio de la simbología antropológica. Así, nos propone reinterpretar el cambio del curso de la desembocadura como un debate simbólico de finales de siglo XVIII. La autora propone un hecho simbólico: La venganza de los Quilmes, que modificaron el calado del fondeadero de Buenos Aires, basada en el reconocimiento de una historia mítica, aquella basada en la historia de la tormenta de Santa Rosa. Una tormenta todopoderosa, que enmascara la expresión de grupos subalternos en el Riachuelo. La historia oficial, dice que fue un botero, que realizaba el trajín diario de entrar y salir al estuario desde el riachuelo, quien descubrió la apertura de un paso hacia el oriente luego de la mentada tormenta. Esa, es supuestamente la boca que tenemos hoy, la boca del trajinista. Este es el caso que cuestiona Celia Guevara (1988): la necesaria influencia de grupos dominados que sin embargo influyeron de manera decisiva y fundacional en el puerto de la ciudad. Nos referimos a la boca de los Quilmes, Guaraníes y Afroporteños, a la modificación de una desembocadura, que sabemos transcurría con sentido norte y a contra corriente del Río de la Plata hasta finales de siglo XVIII. Su modificación también causó un impacto en el frente de la ciudad. La misma se quedó sin su canal costero que se fue cegando, y la rada interior y pozos de fondeo se colmataron. Sin lugar para las hadas, la boca del siglo XVIII y gran parte del XIX, indica el despliegue de fuerzas físicas y simbólicas que preceden el dilema Huergo - Madero en el ejercicio del poder respecto del puerto de la ciudad.

Las hadas vuelan a la luz de la ilusión de la ribera

Para entender el rol de las hadas miramos en la propuesta de De-

leuze y Guattari (1994), cuya propuesta epistemológica, sirve como filosofía para enfrentar a la característica dialéctica del nihilismo reactivo. Solamente las políticas de revolución molecular y la producción de una nueva clase de pensamiento pueden desafiar el *status quo*; es decir, hacer que la imaginación de las hadas vuele. Esto indica la necesidad de una anarquía con ética opuesta a las morales trascendentes, aquellas que sobre codifican y deshumanizan la multiplicidad del cuerpo social. La propuesta es oponerse al deseo fascista de controlar y perfeccionar la humanidad de acuerdo a una imagen producida. En cierto sentido podemos ver al nihilismo como modelo del estado que controla los roles sociales (Gordan 2003). El estado produce la abstención del deseo, ejerciendo el monopolio de la fuerza, de la violencia, de la educación. Así el deseo de las hadas aprendió a desear su represión, a buscar los eventos que constituyen el conjunto y por medio del cual el deseo manifiesta su afecto. Desde una perspectiva nietzscheana, la producción afectiva de la abstención, que se repite a sí misma a través del modelado dialéctico del pensar estatal, se llama nihilismo. Así, la captura del deseo, es un eje conceptual para el análisis del poder. Frente a la fuerza que pesa sobre el deseo, la producción de significados se ve aplastada por quienes ejercen el poder (Foucault 1997).

Las hadas se controlan con la codificación de los roles sociales *alla Disney*; la sirenita es el ejemplo de lo que debe ser (sentido común) la imaginación de una sirena. El sentido común niega la posibilidad de imaginar sirenas en el Riachuelo. Todo este planteo nos lleva a concluir que producir significados no es simplemente construir sentido en el abstracto, sino construcción dentro de una parte integral de las conexiones múltiples que hacen el conjunto material de la vida contemporánea post moderna (Gordan 2003:10).

De manera congruente, el artista Joseph Beuys plantea la necesaria ruptura con un teoría plástica, casi a la manera de un manual para la supervivencia nihilística (Dickhoff 2000). La teoría plástica sostiene que penar y hablar son actos plásticos a través de los cuales los seres humanos damos forma al mundo. En esa medida, cada hombre es un artista y el mundo histórico, el de las relaciones sociales, es producto de la actividad creativa humana. Beuys consideró que en el capitalismo (y comunismo de su tiempo) las capacidades

creativas de los seres humanos se encontraban alienadas por el proceso de valorización del capital. Desde ahí, su reclamo de ampliar el concepto de arte más allá de los límites de las bellas artes para darle su función verdadera como vehículo energético, que nos muestra que todo está en estado de cambio, y que los agentes de la transformación somos cada uno de nosotros (Guasch 2000).

Una lectura historiográfica de los personajes fantásticos de la *arte nuevo* y su dispersión en el mundo que llegaron a La Boca del Riachuelo, indica la toma de conciencia e interrogación de la significación de su simbolismo. Más en la actualidad, la toma de conciencia y el sentido contextual quedan atrapados en intervenciones aisladas, individuales o grupales menores donde triunfa la alienación de la inactividad, del puerto como *supra* escala económica. En la metáfora de la odisea, las sirenas son señal de una catástrofe, de un oxímoron negativo que hoy podríamos asociar con el pesimismo triunfante del nihilismo reactivo, y con la verdad relativista de la post modernidad. La sirena de Copenhague, obra de 1909 del artista Edvard Eriksen, es un ícono portuario de Dinamarca que ha sido permanentemente re significado por intervenciones artístico políticas. Sirenas y hadas son figuras estereotípicas de *Disney* que se ajustan a un patrón, más las hadas son escasas, o están inmersas en los relatos del siglo XIX. Más raras aún son las hadas Art Nouveau en el barrio de La Boca del siglo XXI.

Conclusión

En esta especie de recuerdo etnográfico, en esta arqueología interpretativa, se interpelan cuestiones de la sociedad industrial. Pedro Gulkis, atesoró una escultura que donó al museo arqueológico de La Boca. No fue autor de la misma, pero la conservó como una pieza significativa que su sensibilidad de artista le permitió reconocer de entre las historias del puerto del Riachuelo. El ejemplo de Gulkis, muestra cómo el rol del individuo puede enfrentar las presiones económicas y políticas, superando la idea de sometimiento y ninguneo contemporáneo que impide que el vuelo de la imaginación se convierta en realidad. Remanen diferentes preguntas sobre los restos de la modernidad en el presente, desde cuestiones amplias y territoriales como la gestión del patrimonio cultural, en cuya perspectiva nos preguntamos

qué significa un hada en La Boca. Si las hadas vuelan, ¿Quiénes son los que tienen que volar como las hadas? ¿Cuándo empieza a reinar la Lufanía? ¿Qué será del puerto del Riachuelo y su gente?

Bibliografía

- Bhabha, H. (2000). O compromisso com a teoria. En Antonio A. Arantes (Comp.) *O espaço da diferença* (pp.10-25). Campinas: Papirus Editora.
- Bindi, M. Cañaveral, G. Weissel, M. (2007). *Sirena y riel. Barraca Peña sigue ahí...aproximaciones a una historia del conjunto ferropuerto Barraca Peña*. Buenos Aires: Unidad Ejecutora Obras y Proyectos para la Promoción Turística del barrio de La Boca, GCABA - Fundación Banco Ciudad.
- Carr, K. L. (1992). *The Banalization of nihilism: twentieth-century responses to meaninglessness*. Albany: State University New York Press.
- Centro de Información Judicial (28 de marzo de 2011). Declararon zona crítica de protección especial a la cuenca del Riachuelo. [en línea] Buenos Aires: Recuperado el 25 de agosto de 2013 en <http://www.cij.gov.ar/nota-6488-Declararon--zona-critica-de-proteccion-especial--a-la-cuenca-del-Riachuelo.html>
- Deleuze, G. y F. Guattari. (1994). *¿Qué es la filosofía?*. Barcelona: Anagrama.
- de Espósito, R. (2003). *Communitas: Origen y destino de la comunidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Dickhoff, W. (2000). *After Nihilism: Essays on contemporary art (Contemporary artists and their critics)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Diken, B. (2009). *Nihilism*. Londres: Routledge.
- Fontbona, F. (2002). Las Raíces simbolistas del Art Nouveau. *Anales de Literatura Española*, 15, 213-222.
- Foucault, M (1997). De los espacios otros. Des espaces autres, conferencia pronunciada en el Centre d'Études architecturales el 14 de marzo de 1967. Traducción al español por Luis Gayo Pérez Bueno. *Revista Astrágalo*, 7, 83-91.
- Gordan, Ch. A.(2003). *The Accidental Thesis: Playing Go with Deleuze and Guattari*. Curtin: School of Communication and Cultural

- Studies. Curtin University of Technology. [en línea] Curtin: Recuperado el 10 de noviembre de 2012 en <http://www.adt.curtin.edu.au/theses/available/adt-WCU20020812.../02Chapter1.pdf>.
- Guasch, A. M. (2000). *El arte último del siglo XX. Del posminimalismo a lo multicultural*. Madrid: Alianza editorial.
- Guevara, C. (1988). La Boca. su historia urbana y su composición étnica. *Anales del Instituto de Arte Americano*, 26, 52-62.
- Rorty, R. (1989). *Contingency, irony, and solidarity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vitale, C. (2012, 11 de octubre) La reivindicación de lo negro. En: *Página 12*. [en línea] Buenos Aires: Recuperado el 10 de noviembre de 2012 en <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/espectaculos/3-26695-2012-10-11.html>
- Weissel, M. (2009). *Arqueología de La Boca del riachuelo. puerto urbano de Buenos Aires, Argentina*. Buenos Aires: Fundación de Historia Natural Félix de Azara.

Los autores

Arturo Ariel Bentancur Díaz

Profesor titular de Historia Americana en la Universidad de la República (Uruguay). Licenciado en Ciencias Históricas por la misma institución y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Últimas publicaciones: *La familia en el Río de la Plata a fines del período hispánico. Historias de la sociedad montevideana* (2011), *Muerte y religiosidad en el Montevideo colonial. Una historia de temores y esperanzas* (coautoría, 2008) y *Amos y esclavos en el Río de la Plata* (coautoría, 2006).

Nicolás Biangardi

Profesor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y Magister en Historia por la Universidad de Tres de Febrero. Su trabajo de investigación indaga sobre la producción y circulación de productos pecuarios en la región Río de la Plata durante el siglo XVIII. Actualmente se desempeña como docente en la cátedra de Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Maximiliano Camarda

Licenciado en historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, en donde se encuentra finalizando la maestría y el profesorado. Doctorando en la Universidad Nacional de la Plata. Becario Tipo I de CONICET. Sus problemáticas de investigación giran en torno a la sociedad y economía Hispanoamericana durante el siglo XVIII. Participa del proyecto titulado "Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplaten-

ses, 1779-1810". También se encuentra participando del grupo de investigación GESMar de la UNMDP.

Claudia Carut

Magister en Gestión Ambiental Urbana (UNMDP), Profesora y Licenciada en Geografía (UNLP). Profesora Adjunta de la Cátedra de Geografía de los Espacios Marítimos (UNLP) y del Seminario de Política y sociología ambiental (UTN). En la actualidad está desarrollando su tesis doctoral *La metropolización costera de la Región metropolitana de Buenos Aires. Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90*. Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas / Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Posee más de 35 trabajos publicados en libros, congresos y revistas arbitradas referidas a la cuestión costera y ambiental.

Gustavo Chaliar

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Docente del Departamento de Humanidades, UNS. *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Cuaderno N° 1 de la Colección Cuadernos de historias del sur Bonaerense, Bahía Blanca, Ediuns, 2010. "Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano", en *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, 2011, pp. 43-54. "Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)", en *Argentina de puertos* 2013, pp. 269- 294.

Miguel Ángel De Marco (h)

Doctor en historia, investigador del CONICET-IDEHESI, Nodo IH (Rosario), docente de posgrado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de Historia de la Universidad del Salvador en Buenos Aires. Director del Centro de Estudios del Desarrollo Regional de Rosario. Sus libros relacionados con la temática son: *La batalla por el puerto de Rosario* (1999), *Santa*

Fe en la transformación argentina (2000), *Carlos Sylvestre Begnis, en el desarrollo del litoral argentino* (2005), *La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario* (2007), y en coautoría *El puerto de los rosarinos* (2006). En prensa *Ciudad Puerto, Universidad y desarrollo regional, 1919-1968*.

Lina Constanza Díaz Boada

Historiadora por la Universidad Industrial de Santander (UIS), Magister en Historia UIS, y Doctoranda en Ciencias Sociales UNLP. Investigadora en el CHAyA, IdIHCS –CONICET-UNLP. Últimas publicaciones: “Los discursos historiográficos sobre Nación y Nacionalismo en Colombia, 1986-2010”, *Pandora revue d’études hispaniques*, 2012, vol. 11, pp. 135-152; “Imaginario sociales en la reproducción de la violencia: aproximación a la identidad del indio y el ladino en Guatemala”. *Aletheia*, 2012 3(5), http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front_page; en co-autoría “Protesta indígena y movimiento social en Colombia. Apropiación política de La María–Piendamó (Departamento del Cauca, Colombia)”, en *Historia contemporánea de Colombia. Conflicto armado, régimen político y movimientos sociales*, 2012, pp.405-444.

María Claudia Errecart

Profesora en Historia, UNLP. Actualmente cursa una Maestría en Historia en la UNTreF. Adscripta a la cátedra de Historia Argentina I, en la FaHCE (UNLP). Docente en nivel Medio. Investigadora en carácter de colaboradora en el IdIHCS-CHaYA/UNLP-CONICET.

Yasser Orlando Espinoza García

Licenciado en Estudios Internacionales por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Historia (UAS); Alumno del Doctorado en Ciencias Sociales (UAS). Publicaciones: co-autor de *Norteamericanos en el Paraíso: inversiones y turistas en Mazatlán (siglo XX)*.

Antonio Galarza

Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y becario posdoctoral del CONICET. Se desempeña como docente en dicha Universidad, en el área Historia Americana. Sus temas

de investigación versan sobre la economía y la fiscalidad en Buenos Aires entre fines del período colonial y mediados del siglo XIX. Ha publicado artículos de investigación en revistas científicas de Argentina, Colombia y Perú.

Javier Gerardo Kraselsky

Profesor recibido en la Universidad Nacional de La Plata, Magister en la Universidad Nacional de Febrero y Doctor en Historia en la Universidad Nacional de La Plata. Su área de especialización es el comercio y las instituciones del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Actualmente ejerce la docencia en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es autor de “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX* (2007) y del artículo “De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794”, *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 2007. Además integra el proyecto radicado en la Universidad Nacional de La Plata denominado “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

Luis López Molina

Profesor de la Universidad de Cádiz (España). Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (2013). Máster en Gestión Logística (2009), Máster en Gestión Portuaria (2007), Máster en Organización e Ingeniería de la Producción - Dirección de Plantas Industriales (2005), Técnico Superior en Comercio Internacional (1998). Publicaciones: *Claves de Éxito para la Elaboración y Promulgación de la Constitución en una ciudad Sitiada* (2013); *Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812* (2012).

José Mateo

Doctor en Historia (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España), Magister en Historia (UNIARA, Huelva, España), Licenciado en

Historia (UNICEN, Tandil, Argentina). Profesor Titular Ordinario de Historia Argentina (UNMdP) e Investigador Independiente del CONICET con lugar de trabajo en la Estación Hidrobiológica Puerto Quequén. Director del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESmar-UNMdP). Ha publicado recientemente los libros *Cosechando el mar en lanchas amarillas* y *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, y los artículos “Estrategias de la anchoíta en un mar de tiburones. Las pymes conserveras marplatenses durante la valoración financiera (1975-2006)”, “Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama (1989-2010)”.

Isabel Paredes

Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín V. González), Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Luján), Magister en Historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero). Últimas publicaciones: “La Carrera del Paraguay”, *América Latina en la Historia Económica* (en prensa).

Victor Pereyra

Profesor y licenciado en Historia de la UNLP, diplomado y especialista en investigaciones históricas de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad de Cantabria – Santander – (España) y doctor interuniversitario en Historia de la UNdeMP. Docente e investigador categorizado en la Cátedra Historia General IV de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Ha publicado trabajos en diversas revistas especializadas nacionales y extranjeras. e *De Infanzones a Patricios. Reconstrucción de una elite de poder urbana en la villa de Castro Urdiales entre los siglos XIV al XVI*. (en prensa)

Héctor Manuel Pimienta Fernández

Licenciado en Sociología (2004-2009) y Maestría en Historia (2010-2012) por parte de la UAS. Doctorante en Historia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, en Tijuana B.C., México.

Betina Clara Riva

Licenciada y doctoranda en Historia por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Trabaja las áreas de historia social, del derecho e historia de la sexualidad. Ha participado publicando en actas de congresos específicos desde el año 2007. Ha publicado entre otros en el volumen conjunto “Ayer, hoy y mañana son contemporáneos”, 2010 y “Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente” (en prensa).

Ulises Suárez Estavillo

Licenciado en Economía, Licenciado en Comercio Internacional (Facultad de Ciencias Sociales Universidad Autónoma de Sinaloa); Maestría en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt); Candidato a Doctor en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt). Profesor de asignatura de la Facultad de Ciencias Sociales (UAS) en el área de desarrollo económico e historia económica; colaborador del cuerpo académico “desarrollo y migración” de la misma Facultad.

María Evangelina Vaccani

Profesora en Historia graduada en la Universidad Nacional de La Plata. Profesora de Historia Argentina y Latinoamericana de la Universidad del Este. Está culminando su Maestría en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, especializándose en los estudios de fiscalidad en el Antiguo Régimen investigando la Aduana de Buenos Aires en el periodo 1774-1810. Investigadora del Centro de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Marcelo Weissel

Licenciado en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica, F. F. y L. UBA. Doctor Universidad de Buenos Aires, área Arqueología. Director Programa Historia Bajo las Baldosas, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Titular Arqueología Urbana y Subacuática Universidad Nacional de Lanús. “Un naufragio de Buenos Aires” (2011) y “Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires” (2009).

Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides. Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos 2011. Historiador Porteño 2009.

Los espacios portuarios son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificadas en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas indagan sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación es un claro ejemplo de ese trabajo y constituye, además, una muestra de la amplitud de aspectos desde los cuales se puede estudiar esos espacios.

