

# 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 impresión 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

<a href="#"><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></a>	
<a href="#"><u>José Mateo y José Luis Noqueira</u></a> .....	130
<a href="#"><u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u></a>	
<a href="#"><u>Gustavo Chaliar</u></a> .....	150
<a href="#"><u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u></a>	
<a href="#"><u>Ulises Suárez Estavillo</u></a> .....	169
<a href="#"><u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u></a>	
<a href="#"><u>Isabel Paredes</u></a> .....	186
<a href="#"><u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u></a>	
<a href="#"><u>Miquel Àngel De Marco (h)</u></a> .....	202
<a href="#"><u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u></a>	
<a href="#"><u>María Claudia Errecart</u></a> .....	227
<a href="#"><u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u></a>	
<a href="#"><u>Nicolás Biancardi</u></a> .....	251
<a href="#"><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></a>	
<a href="#"><u>María Evangelina Vaccani</u></a> .....	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 prolongados<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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 Pimienta 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 ilustración, 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 fluviales<sup>2</sup> como a la circulación terrestre de

---

<sup>2</sup> 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 secos<sup>3</sup>. 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).

<sup>3</sup> 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.

# 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.<sup>1</sup>

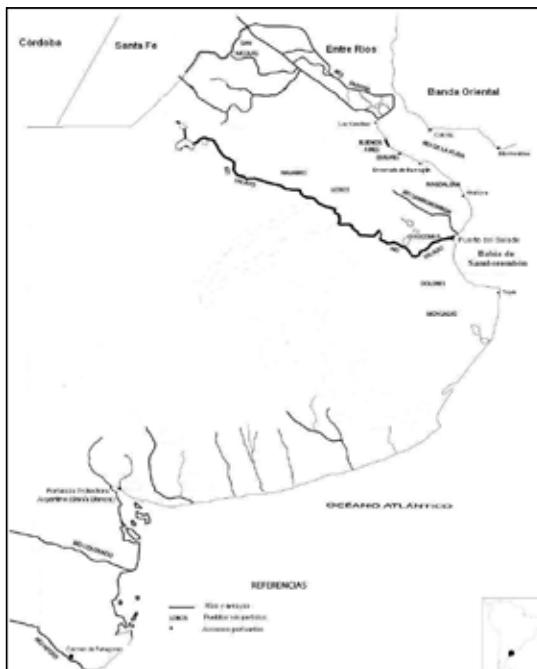
La coyuntura de bloqueos al puerto de Buenos Aires por parte de potencias europeas generó la conformación y pervivencia de una terminal portuaria alternativa en la desembocadura del río Salado, en la Bahía Samborombón. Si bien ya durante la guerra con el Brasil (1825-1828) se había utilizado dicho paraje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

---

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

descarga de embarcaciones,<sup>2</sup> 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-

---

<sup>2</sup> “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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup> 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...<sup>5</sup>

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

---

<sup>3</sup> “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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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*”.<sup>7</sup> 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<sup>a</sup> V. lo ha dispuesto, hasta q<sup>e</sup> vaya la fuerza de milicia que debe custodiar aquel punto, y la batería q<sup>e</sup> piensa S.E. colocar en la boca del Salado tan luego como tenga recursos pecuniarios p<sup>a</sup> estos gastos...<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> Debido a este riesgo, finalmente se asentaron las baterías

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> AGN, Sala X 20-10-7, folio del 1-XI-1838.

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

<sup>9</sup> 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...<sup>10</sup>

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<sup>e</sup> subscribe tiene el honor de dirigirse a V. para poner en su conocimiento q<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> necesite p<sup>a</sup> dicho objeto **pide a V. por el presente q<sup>e</sup> entregue al Comandante de la Goleta de Guerra Libertad Teniente D<sup>na</sup> José María Cordero, veinte reses a la mayor brevedad posible, faci-**

---

<sup>10</sup> AGN, Sala X 20-10-7, folio del 2-IX-1839.

## litándole al mismo tiempo la comodidad en el embarque...<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup> 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

---

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

<sup>12</sup> 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...<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup>

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

---

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

<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup> 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

---

<sup>15</sup> “...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.<sup>16</sup>

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:

---

<sup>16</sup> 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...<sup>17</sup>

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...**<sup>18</sup>

---

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

<sup>18</sup> 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,<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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

---

<sup>19</sup> “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.

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

<sup>21</sup> 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)

<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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 orden<sup>25</sup>

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

---

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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.<sup>27</sup> 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-

---

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

<sup>27</sup> "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...**<sup>28</sup>

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,

---

<sup>28</sup> 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.

## 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 social 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](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.

