

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

<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 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 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 Pairedes 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.

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 ranchería 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).

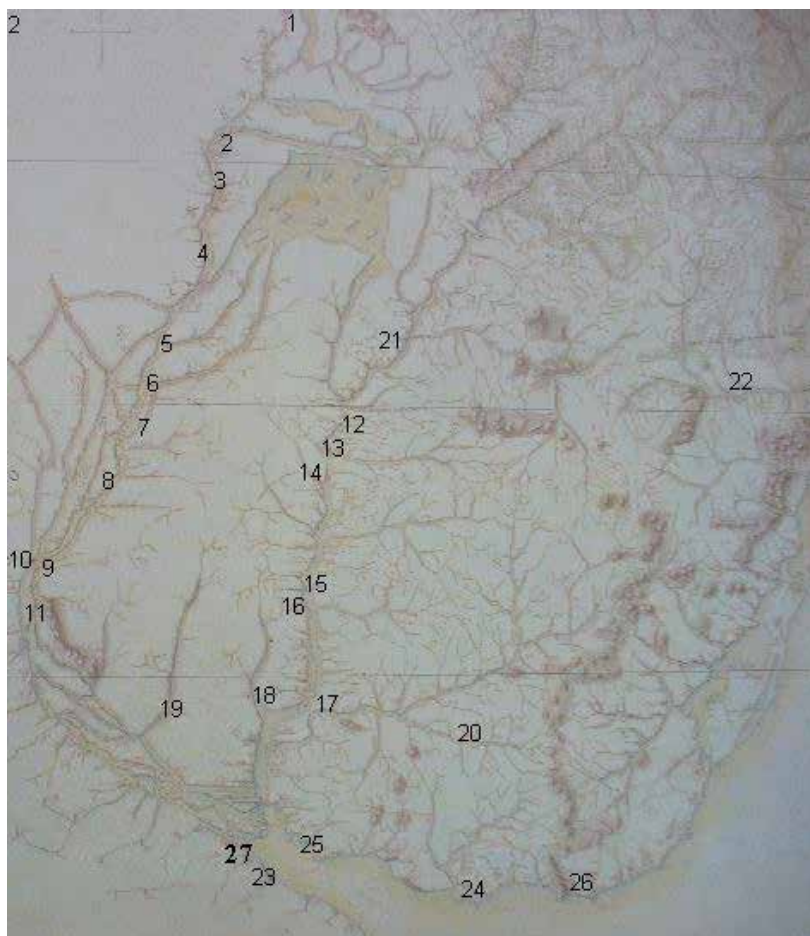
fue sin duda el siglo XVIII el que le dio carácter portuario. Desde la instalación de Colonia del Sacramento en la costa uruguaya y hasta la expulsión de los portugueses de ese enclave en 1776, fue zona de llegada de contrabando de productos europeos traídos por los lusitanos. A la vez era el lugar obligado 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 Cruccecita; 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.

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; 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.

