

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

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

Presentación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

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

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

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

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la 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 Paredes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

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

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

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

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

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

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

Bibliografía

Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.

Monge, F. y del Olmo, M (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas del Atlántico”. En Guimerá, A. y Romero, D. (ed). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI – XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español Madrid, 19-21 de octubre de 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento.

Calcagno, J. y Lovich, G. (2013). *El mar. Hizo falta tanta agua para disolver tanta sal*. Buenos Aires, Siglo XXI.

La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976

Miguel Ángel De Marco (h)

La Unión Cívica Radical Intransigente (Ucrista) accedió a partir de 1958 al gobierno de la Argentina. Eran muchas las incógnitas acerca de lo que efectivamente realizaría Arturo Frondizi. En relación con la reactivación del puerto de Rosario, que a partir del estallido de la Segunda Guerra Mundial había perdido el rango de principal puerto de ultramar del interior del país, existían expectativas favorables en la elite local de que esta situación se revirtiera por distintos motivos: entre ellos que el propio Frondizi, su vicepresidente, el rosarino Alejandro Gómez y el flamante gobernador de Santa Fe, Carlos Sylvestre Begnis, en la campaña electoral habían adherido a sus reclamos de descentralización portuaria.¹ Este último había estudiado y forjado sus redes sociales, profesionales y académicas en Rosario. Convocó a la cartera provincial de Hacienda a Juan Quilici, formado en la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de la Universidad Nacional del Litoral (UNL). Como estudiante, investigador y docente, se había desempeñado casi con exclusividad en la actividad privada, como contador de la empresa Molinos Semino y en el ámbito de la colegiación de los graduados de Ciencias Económicas, desde el cual había apoyado, como su presidente, la política que en materia industrialista, fiscal y portuaria, esgrimió el interventor federal de la Revolución Libertadora, el contralmirante Carlos Garzoni, y que con-

¹ Esta ponencia se desprende de investigaciones efectuada en el marco de la Carrera de Investigador de Conicet sobre historias de las políticas públicas, ciudades puerto y recursos universitarios en Rosario y su región.

tinuó a partir de 1958, como en la concreción de la sanción de una nueva ley de Coparticipación Federal.²

La prédica federalista del gobierno sylvestrista reconocía distintas vertientes: desde las más antiguas sostenidas en la capital provincial a la más recientes elaboradas por los cuadernos políticos elaborados por el comité nacional de la Ucri, pasando por la del liberalismo rosarino en la que se formó, el del antiperonismo y el del gobierno de la “Revolución Libertadora”. De allí que no le costó situar a su gestión desde una posición de un faro que irradió para todo el litoral un mensaje de reactivación de las vías navegables y la autarquía de los puertos. El mandatario participó en congresos, jornadas y conferencias sobre la cuestión y propició la realización de encuentros en el propio territorio.³

Sin embargo, Sylvestre Begnis pregonó una propuesta distinta: cada puerto debía ser restituido, no a la órbita provincial correspondiente, sino al servicio de su zona de influencia, que en muchos casos excedía el ámbito provincial. A través de Quilici invitó al gobierno nacional a dictar una ley general de puertos, de la que hacia 1958 carecía el país, y a romper con el esquema centralizador de Buenos Aires que pasó a absorber, a partir de la nacionalización del de Rosario y su brusca caída de actividad, casi todo el tráfico marítimo de la República.⁴

Génesis del pensamiento autárquico regional: ¿a quién debían servir los puertos?

Uno de los profesionales rosarinos egresado de la UNL que más actuación tendrá en la planificación del desarrollo económico industrial de la región, colaborando directamente en el gobierno de Sylvestre Begnis, el ingeniero Elías Díaz Molano, publicó a mediados de 1958 su ilustrativo trabajo “Rosario y la futura ley general de puertos”, en la que expresó su opinión de que se hacía indispensable rem-

² *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, Santa Fe, 1961, p.3.

³ Archivo privado de Josefa Cateraine de Sylvestre Begnis, en adelante APCSB, segunda conferencia de gobernadores, Rosario, 16 de febrero de 1959. Borradores originales de Carlos Sylvestre Begnis.

⁴ APCSB, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

plazar el decreto-ley N. 4263, dictada en 1956 por el gobierno “de facto”, por una ley general de puertos, donde los legisladores del interior pudieran hacerse eco de las inquietudes de su zona. Sostuvo que otorgando autonomía a todos los puertos de ultramar, no abandonaría el Estado su derecho de fijar la política en materia de transportes o de comercio internacional (Díaz Molano, 1958: 4).

En 1958 se podía afirmar que el puerto de Rosario había alcanzado su máximo de comercio exterior en 1937, con un total de 6.9 millones de toneladas; ocupando el segundo lugar como puerto argentino detrás de Buenos Aires hasta 1939 pero en 1940 pasó a tercer lugar, después de La Plata y finalmente en 1957 el descenso fue vertical, porque pasó al quinto puesto, después de Buenos Aires (76,8%), La Plata (8,6%), Campana (6,3%), y Bahía Blanca (3%). En cuanto a la recaudación aduanera y portuaria, el puerto que ocupaba el segundo lugar lo perdió en 1940 en manos del de Campana, y luego de recuperarlo en 1948, volvió al tercer puerto en 1950. Menos grave era la situación si se tenía en cuenta el valor de las mercaderías exportadas: mantuvo el segundo lugar hasta 1941, y desde 1946 a 1957, con el 21,8% del concepto (Díaz Molano, 1958: 5).

En cuanto a la interpretación del devenir histórico del puerto rosarino, Díaz Molano, al igual que el gobernador y “el sylvestrismo” en general, adjudicó “al centralismo” porteño la principal responsabilidad de esta situación, sin enfatizar en afirmaciones acerca de la experiencia de administración privada y estatal, aunque reconoció que la Sociedad Puerto de Rosario, de capitales franceses, a cargo de la concesión para su construcción y explotación por 40 años, entre 1902 y 1942, había dejado instalaciones sólo aptas para la exportación de cereales “ya que no le había interesado otra cosa”. A partir de entonces “El progreso de Rosario había sido frenado. A la avidez del capital privado, remplazaría ahora el interés colectivo. Fue esta una nueva ilusión” (Díaz Molano, 1958: 5), aseguró el profesional, porque entre los rosarinos, aseguraba, había ido fortaleciéndose la idea de que la ciudad iba a manejar “su” puerto, alentando en las entidades un criterio favorable a gestionar la autonomía portuaria. Díaz Molano recordó el antecedente de 1943, en que la Facultad de Ciencias Matemáticas, la Asociación de Ingenieros, la Bolsa, la Federación Gremial, y la Sociedad Rural, ante su nacionalización en 1942, recomendaron

un régimen autárquico. Sin embargo, Al imponerse por la ley 12.964, del 27 de marzo de 1947, la concepción fiscalista de los puertos argentinos, con la creación de una poderosa Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, reseñaba Díaz Molano, el pensamiento autonómico fue quedando postergado. Al tratarse la mencionada ley en el Congreso, el diputado rosarino por Santa Fe, Rubino, propuso que cada puerto debía tener un organismo administrativo y gozar de autonomía, única forma de defender los intereses regionales. Siguiendo con estas ideas, en 1948, con la firma de varios diputados nacionales, logró ingresara en Diputados un anteproyecto de ley nacional de puertos y una comisión para dedicarse a su estudio, pero luego de aprobada no volvió a tratarse del tema. La separación de funciones se concretó en enero de 1949, con la ya mencionada Dirección General de Puertos y Vías Navegables, a la que Elías Molano consideraba un avance al separar las dos funciones de los puertos: la fiscal (quedó en manos del ministerio de Hacienda) y la económica, siendo esta última sobre la que radicaba la verdadera importancia de un puerto. En este punto, adoptó una definición que implicó una postura económica: Los puertos no debían buscar ganancias sino costos bajos, constituirse en factor de desarrollo y no en barrera al intercambio, y con los ingresos sobrantes invertir en trabajos de conservación y futuras ampliaciones. “Despreciar la opinión de los usuarios y admitir la injerencia de los políticos, es doblemente pernicioso. Los puertos reclaman un sistema de explotación de tipo comercial-industrial, que tienda a su funcionamiento económicos, como ocurre en las empresas privadas, sin olvidar, por supuesto, que sirven un interés nacional”, afirmó (Díaz Molano, 1958: 5). Este fue también el pensamiento de un grupo significativo de hombres que ahora gobernaban la provincia y que representaba a la burguesía universitaria local que adherían al liberalismo nacional e industrialista, opositores en su momento al peronismo. La creación de la Administración General de Puertos, en marzo de 1956, adoptada por el presidente de factor Pedro Eugenio Aramburu, implicaba, según Díaz Molano, un adelanto en el sistema autárquico, “al menos en teoría” pero en la práctica implicaba un entramado burocrático a cargo de personas con funciones de aconsejar y no de resolver, que además tenían su asiento en Buenos Aires. En cuanto a las juntas consultivas que fun-

cionaban en los puertos de Santa Fe, Bahía Blanca y Rosario, habían producido interesantes dictámenes, “casi siempre desoídas”, por el administrador general porque aún el administrador local carecía de atribuciones propias. Por esto concluía que el sistema creado por el gobierno militar no había implicado la tan necesaria autarquía descentralizada y en cambio había robustecido el centralismo en favor del puerto metropolitano. En cuanto a los recursos que se le asignaba a la empres estatal eran fondos provenientes de la explotación de todos los puertos pero desde Buenos Aires fueron distribuidos de forma discrecional, porque el Estatuto de la empresa no lo fijaba. Por eso también le había resultado imposible determinar en que proporción participaron los puertos del interior en las partidas establecidas para 1957. Si había podido determinar que el organismo debió atender su prepuesto además de con la recaudación portuaria con otros créditos y adelanto del Tesoro por 90 millones de pesos, con los que además se debía dar existencia a la creada Comisión Nacional de Reestructuración de los accesos ferroviarios de la ciudad y puerto de Rosario, también con sede en Buenos Aires. Dicha comisión, que trabajó sin estar integrada con representantes del puerto, (fundamental en los fines perseguidos) presentó un anteproyecto aprobado por un decreto ley del 14 de febrero de 1958, pero al que no se le asignó fondos para su realización. Por todo esto concluía Díaz Molano que no era con “autarquía y centralismo” como se resolverían los problemas de las estaciones portuarias del interior, y si en cambio con la autarquía y autonomía de los grandes puertos, es decir, de los que tenían capacidad para sostenerse, desarrollarse y perfeccionar. En este cometido se había dado hasta el momento dos tendencias partidarias de la descentralización: los que proclamaban un ente autónomo exclusivamente privado (la Bolsa de Comercio desde 1954), los que proponían que el puerto fuera entregado a la provincia de Santa Fe quién a su vez convocaría a representantes públicos y privados (interventor Garzoni, Federación Gremial y otros). Díaz Molano se oponía a esto último por considerar que el puerto de la ciudad de Santa Fe había pertenecido a la provincia de Santa Fe durante muchos años, “con resultados tan desastrosos que esta resolvió transferirlo a la Nación”. Proponía en cambio una tercera vía, que sería la sostenida por el sylvestrismo ucrista en el poder a partir de 1958: la administración del

puerto debía ser confiada a entidades integradas por representantes de los usuarios, de las fuerzas vivas del lugar, la Nación, la provincia y la Municipalidad, es decir, mixto pero local respetando el criterio de reactivación de las zonas productoras, sin atender a límites políticos (Díaz Molano, 1958: 25). Esta iniciativa ya había sido presentada en 1956 por el ingeniero Ricardo M. Ortíz, uno de los técnicos especialistas en cuestiones portuarias que había participado en la década del 40 del grupo de la Editorial Rosario y la del 50 en la revista Estudio, dirigida por Cristiá, Quilici y Gorbán. La propuesta Ortíz consistía en la formación de organismos locales gobernados por un administrador y un consejo ejecutivo, integrado este último por 9 u 11 miembros representantes de los exportadores, importadores, empresas navieras, agrarios, industriales, comerciantes locales empleados y obreros del puerto. Tendrían facultades para resolver en todo lo relativo al funcionamiento del puerto (Díaz Molano, 1958: 26).

Sin embargo, frente a las tres tendencias descentralizadoras mencionadas: la exclusivamente privada local, la mixta provincial y la mixta regional con igualdad de representación entre el sector público y privado; se encontraba incólume los que sostenían que la actual Administración General del Puertos representaba “el desideratum” de la eficiencia y el contralor. Aseguraban que los entes regionales serían difíciles de controlar, que no podrían hacer frente a los déficits que se producirían, y que entrarían en franca competencia entre sí y con el de Buenos Aires, lo que terminaría colapsando al sistema vigente. Para Díaz Molano esta posición convertía a sus sostenedores en defensores del puerto único, que además en el caso de Rosario había demostrado su letalidad, y si bien coincidía en que “los puertos debían servir a la Nación y no a los intereses locales”... era necesario servir a los intereses regionales para nivelar los índices económicos, como el modo más auténtico de servir a la Nación (Díaz Molano, 1958: 28).

En primer lugar se imponía, según afirmó, una ley que reemplazara el decreto ley de 1956 creado por el gobierno de facto por una ley general de puertos, y debía ser el Congreso de la Nación el que diera la solución adecuada “para terminar de una vez, el predominio de los funcionarios de la Capital Federal dispuestos a no perder atribuciones”. En Inglaterra, el puerto de Liverpool y Londres estaban administrados por representantes oficiales y usuarios; en España, Barcelona,

Bilbao y Sevilla, eran administrados por Juntas de Trabajos Portuarios, investidos de amplias facultades, siendo autónomos desde 1928. Hamburgo y Bremen también tenían un régimen descentralizado. En Italia, algunos puestos eran autónomos y a la vez autárquicos, como el de Génova, que tenía ese tipo de administración desde 1903. Los puertos franceses, desde 1920, tenían un régimen de auto gobierno, con un Director y un Consejo de Administración, integrado éste último por representantes del gobierno, los usuario y los trabajadores. Más próximo a la realidad rioplatense, el puerto de Montevideo era autónomo desde hacía más de 40 años, y estaba gobernada por un directorio constituido por funcionarios públicos y las entidades interesadas (Díaz Molano, 1958: 34).

La nueva ley de puertos propuestas por Díaz Molano, preservando la Administración General de Puertos como entidad autárquica, a cuyo cargo quedarían los puertos de cabotaje, constituyendo en los puertos de ultramar de entes autónomos y autárquicos pero sometidos a tareas de contralor de legitimidad, de oportunidad y finanzas por parte de dicho organismo, que podía solicitar su intervención al Congreso de la Nación. Los entes locales portuarios pasarían a fijar sus propias tasas y decidir acerca de sus obras. Cada ente sería gobernado por un Administrador, designado por el Poder Ejecutivo Nacional y un Consejo Ejecutivo integrado por representantes de las provincias, municipalidades respectivas, de los productores, transportadores, industriales, importadores y exportadores, empleados y obreros de cada puerto. En cada puerto de ultramar funcionaría una sucursal del Banco Central, para facilitarse de esa manera la disponibilidad proporcional de divisas (la de Rosario fue habilitada en la segunda mitad de 1958 por intervención directa del vicepresidente de la Nación Alejandro Gómez); y la Flora Mercante del Estado planificaría sus actividades para incluir entre sus líneas a los puertos de ultramar, entre otros aspectos. Esta postura fue muy similar a la sostenida en adelante por el gobierno provincial del que participó en primera línea como asesor y proyectista de obras de radicación y desarrollo industrial.

Las reivindicaciones históricas del sylvestrismo

Uno de los integrantes del equipo técnico del ministro Quilici fue

el doctor en ciencias económicas Carlos A. Demartini, secretario de Economía, a quién la asignó la misión de crear comisiones de reactivación de las regiones internas de la provincia y también le asignó se ocupara de los puertos provinciales (Demartini, 1958: 3). Las posibilidades de navegación del río Paraná y las potencialidades de las zonas de influencias de los puertos “de ultramar” de Santa Fe, Rosario, San Lorenzo y Villa Constitución, estaban siendo desaprovechadas porque ocupaban una posición estratégica como puntos de concentración natural de la producción de las regiones de Cuyo, el centro y el norte argentino, y de las repúblicas de Paraguay y Bolivia. Además, las zonas de influencias de los dos más importantes, el Santa Fe y Rosario, estaban “perfectamente delimitadas”, definidas por factores geográficos, económicos, tributarios y de transportes. La del primero comprendía: Noroeste de Córdoba, parte de San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Chaco y Formosa y las repúblicas de Bolivia y Paraguay; y la de Rosario al sur del paralelo 32, tomando parte de la provincia de Córdoba, San Luis, Mendoza, parte de san Juan y las zonas más ricas e importantes del país en producción de cereales.⁵ En su análisis el valor de estos puertos estaba dado por el factor humano y la economía interna, analizada a través de la producción agropecuaria e industrial y por eso la inmensa y rica región agrícola ganadera del sur de la provincia era la tributaria natural del puerto de Rosario. Además había “tomado desarrollo” en la zona del litoral argentino la industria manufacturera y que en un futuro cercano ese territorio “era observado de radicación de la gran estructura industrial”... porque la actividad industrial estaba “buscando asentamiento en los departamentos del sur, con centro en la populosa ciudad de Rosario, calificada con consenso nacional como ciudad industrial por naturaleza”. Por lo tanto la reactivación del puerto rosarino era parte sustancial del programa de desarrollo nacional -que suponía como paso necesario la recuperación y desarrollo previo de las economías regionales- al integrar “las actividades agropecuarias como base fundamental para la promoción industrial

⁵ Al respecto se sustentaba en el último informe de la Conferencia Económica de la Organización Económica de los Estados Americanos (OEA), celebrada en Buenos Aires, de 1956, donde se expresaba que “un sistema adecuado de transporte es el primer requerimiento para desarrollo de una nación”.

argentina”.⁶ De allí que los puertos santafesinos demostraban que el dilema industria-campo, era falso, tal como lo sostenía Frondizi.⁷

Asimismo, este enfoque era un camino para unir en un mismo discurso a dos sectores poderosos de la dirigencia económica (el exportador agrícola ganadero y el industrialista) que habían bregado a su manera por reactivar “el puerto de los cerealeros” con el “puerto de los industriales y pequeños comerciantes”.

A fines de 1959 el gobernador pronunció una conferencia en Rosario sobre “El problema de los puertos argentinos”, para difundir la postura y programa de su gestión en relación con el proyecto de ley general de puertos esperaba se discutiría en el Congreso.⁸ Santa Fe era “quizás la más castigada”, por el sistema vigente, afirmó y por eso decidió iniciar un movimiento que esperaba fuese seguido por los restantes Estados provinciales. En tal sentido se comparó con los caudillos del litoral que a punta de lanza estaban dispuestos a “destruir” la hegemonía económica de la aduana porteña. “Me siento un tanto presionado, en estos instantes, por voces históricas de gran trascendencia, voces que siguen latiendo a lo largo de más de un siglo de inútiles lamentaciones y reclamos. Esas voces son, en primer término, la de Estanislao López y la de Francisco Ramírez, los abanderados de nuestro federalismo, quienes al rubricar el Tratado de Pilar, en 1820, establecían la libre navegación de los ríos como una aspiración suprema e irrenunciable”.⁹

El proyecto desarrollista que partió de Santa Fe proponía dos caminos: la descentralización y la autarquía de los puertos. La única experiencia de autonomía portuaria que registraba el país databa de 1911, cuando se sancionó la autonomía del puerto de Buenos Aires, y si bien el resultado no había sido desalentador, sucumbió al haberle sido suprimidos los recursos propios, y la ley quedó sin efecto. En tal

⁶ *Ibidem*, p. 9.

⁷ *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, publicado por la imprenta de la provincia de Santa Fe, S/f.

⁸ APCS, conferencia del gobernador de la provincia pronunciada en el Salón Blanco de la Jefatura de Rosario, 14 de diciembre de 1959, titulada “El problema de los puertos argentinos”, en el *Boletín Informativo Matutino de la Dirección General de Prensa y Difusión*.

⁹ *Ibidem*.

sentido se tomó como política de Estado la reivindicación del tratado de 1831 entre las provincias del litoral, proponiendo la habilitación de otros puertos además del existente en Buenos Aires, en especial un puerto de ultramar alternativo; y la ley de derechos diferenciales promulgada por Urquiza en 1856, implementando el sistema diferencial en la legislación del comercio libre, tal como lo había propuesto Juan B. Alberdi. Desde aquel entonces a la fecha, durante más de un siglo, las tarifas diferenciales habían sido derogadas y paulatinamente se habían adoptado todas las medidas conducentes a favorecer al “puerto único”, ejerciéndose así, desde los tiempos de la colonia y sin interrupción, salvo la muy breve experiencia de Urquiza, la tutela del puerto de la Capital sobre toda la República.¹⁰

Sylvestre Begnis consideraba superado el debate sostenido 90 años atrás entre Bartolomé Mitre y Vélez Sársfield sobre el problema de la “propiedad de los puertos”. El primero sostenía que eran de la provincia, y el segundo de la Nación. Pero aun así creyó conveniente recordar un concepto pronunciado por Mitre en aquella oportunidad, relacionado con la función esencial de los puertos: “El negocio portuario -dijo- es dar gratuitamente el puerto para convidar al comercio y frecuentarlo”. Esta premisa indicaba que era necesario simplificar y abaratar los procesos reduciendo al mínimo los costos de los servicios portuarios, de modo de ejercer así la más fuerte acción centrípeta que pudiera concebirse.

El proyecto encargado por el gobernador a su ministro Quilici para que éste a su vez presentara al Congreso Nacional, constituía en los puertos de ultramar entes autárquicos locales, con la autonomía propia de las empresas del Estado. “No queremos que los puertos de ultramar sean devueltos a las provincias. La de Buenos Aires tuvo el suyo en La Plata. Nosotros tuvimos, en Santa Fe, el nuestro, y una y otra provincia se allanaron voluntariamente a la nacionalización. El planteo que formulamos es distinto: cada puerto debe ser restituido, no a la órbita provincial correspondiente, sino al servicio de su zona de influencia, que en muchos casos excede el ámbito provincial, abarcando territorios de varios Estados”¹¹.

¹⁰ APCS, conferencia del gobernador, “El problema de los puertos argentinos”, ob. cit..

¹¹ *Ibidem*

Los puertos habían sido estrangulados por un sistema de tarifas ferroviarias que estimulaba el transporte de cargas en trayectos largos con las llamadas tarifas parabólicas y por la falta de dragado en los pasos de Martín García. De esa manera, los buques de ultramar, como en los tiempos de la Confederación, no podían remontar los ríos Uruguay y Paraná, que disponían de buen calado; en el caso de este último, 25 pies desde la ciudad de Paraná hasta la desembocadura del río. El dragado de los canales de Martín García no se efectuaba invocando razones de índole económica, pero mientras tanto se gastaban millones de pesos anuales para mantener expedito el río de la Plata, cuyo dragado era mucho más difícil y caro. Todo esto motivó que en el año 1957, habiendo ingresado por el estuario del río de la Plata 3.211 buques de ultramar, sólo lo hicieran por los ríos del litoral 610 buques, para hacer por sus puertos una carga incompleta. Además, desde 1946, aseguraba, predominó la importación en la política de comercio exterior, beneficiando al puerto metropolitano.¹²

Denunció que la Administración General de Puertos sometía a los puertos de los ríos interiores a una situación de “servidumbre”, y que funcionaba al solo efecto de perpetuar el centralismo. “El rotundo fracaso de este organismo de súper control y centralización es evidente. Los puertos del interior, con su total paralización, así lo certifican”¹³. Por todo ello era necesario rectificar el rumbo adoptando disposiciones que condujeran a la “autonomía descentralizada de los puertos de ultramar”¹⁴. En otra oportunidad exclamó: “Los puertos vacíos del interior del país constituyen de por sí una seria acusación, que no debe ser recogida precisamente por los gobiernos provinciales, sino por la enorme maraña de la burocracia y de los intereses nacionales, privados y extranjeros, que impiden la reactivación de los puertos”.¹⁵ Y agregó: “Once dependencias nacionales dan separadamente la razón a las reclamaciones de los gobiernos provinciales, pero se descargan naturalmente las responsabilidades y no se obtiene de ellas nada de concreto, mientras una gran laguna adaptada para puerto internacio-

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Santa Fe, un mensaje de optimismo y confianza*, Santa Fe, 1961, p.3.

nal recibe el enorme caudal del tráfico ultramarino y deben hacerse proezas para dar cabida a los buques, están inactivos nuestros puertos que tienen capacidad para recibir hasta 10 mil toneladas, siendo una incongruencia que los trenes lleven hasta Buenos Aires, a través de 500 kilómetros, mercaderías que, naturalmente, debían descartar en Rosario y tarden 15 días en efectuar los viajes de ida y vuelta. Es menester que se libere al río de la Plata de la pesada carga del aparato burocrático para que sea, como ocurre en todos los países del mundo, el medio de transporte más barato".¹⁶

La actuación de la cartera de Hacienda provincial

Un mes antes de que el gobernador pronunciara su conferencia sobre los problemas de los puertos argentinos en el Salón Blanco de la sede Rosario del gobierno santafesino, el equipo técnico del gabinete provincial, (que al mismo tiempo que abordaba este tema lideraba un replanteo de los índices coparticipables de impuesto, la creación y puesta en marcha del Consejo Federal de Inversiones, y el comienzo definitivo de la construcción del túnel subfluvial entre las ciudades de Santa Fe y Paraná), elaboró una publicación acompañado de croquis y evoluciones estadísticas, porque consideraba que correspondía al Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de Santa Fe de contribuir a la resolución de la cuestión de los puertos, proponiendo un texto legal integral para ser presentado en el Congreso Nacional.¹⁷

Se sostenía que la recuperación de los puertos de ultramar permitiría reconquistar el equilibrio económico de las distintas zonas del país; ya que el puerto de Buenos Aires absorbía entre el 80 y el 90% de las mercaderías introducidas por vía marítima al país, lo que además comprometía seriamente sus instalaciones. El resto de los puertos de ultramar, casi meramente exportadores, sufrían las consecuencias del grave descenso de la venta de productos agrope-

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ *Mensaje del gobernador de la provincia, doctor Carlos sylvestre Begnis y Memoria de la labor cumplida por cada ministerio*, leído ante la asamblea legislativa del 1 de mayo de 1960. Imprenta Oficial de la provincia de Santa Fe, Santa Fe, 1960, p. 128.

cuarios al exterior, que en un 90% eran productos agrícolas.¹⁸

Barcos de ultramar entrados a puerto en la Argentina

Puerto	1937		1957	
	Miles de toneladas	%	Miles de toneladas	%
Buenos Aires	7.406	65	8.647	76
Bahía Blanca	663	6	890	8
La Plata	185	1,6	973	8,6
Quequén	147	1,3	160	1,4
Rosario	1.859	16,3	257	2,3
Otros puertos	1.152	9,8	332,4	3,7

Rosario, desde 1937 a la fecha, es decir, en los últimos 20 años había pasado del segundo al quinto puerto en movimiento de toneladas, del 16,3% al 2,3% en tonelaje neto ingresado por buques de ultramar, siendo por lo tanto el puerto de más brusca caída, siendo aún más grave lo ocurrido en el de la ciudad de Santa Fe, que pasó de haber recibido 205 buques en 1937 a 6 en 1957. Se argumentaba que la causa de esta situación era la centralización industrial, pero en esta publicación santafesina se sostuvo lo contrario: era la consecuencia del puerto único, y esto era necesario así entenderlo si se pretendía el resurgimiento de las regiones interiores del país.¹⁹ Además se sostenía que si bien se podría atribuir muchos males a la falta de coordinación de transportes, aún las normas más oportunas no se cumplían. La prueba más reciente había sido el gobierno de facto que decretando una ley que disponía revisar las tarifas diferenciales ferroviarias y la creación de zonas francas no lo había cumplido. Por otra parte, si bien no les extrañaba que las compañías extranjeras hubieran fijado como puerto terminal Buenos Aires, “lo sorprendente era que tampoco los buques de nuestra bandera, los de FANU y los de

¹⁸ *El problema de los puertos argentinos, su reforma integral*, Gobierno de Santa Fe, noviembre de 1959, mim. p. 1.

¹⁹ *Ibidem*, p. 2.

la Flota Mercante Nacional penetren a nuestros ríos”.²⁰

Este documento del Gobierno de Santa Fe permite entrever la incidencia de Díaz Molano porque hay frases casi textuales con el trabajo señalado anteriormente como asimismo con las fuentes citadas, especialmente en las réplicas a los sostenedores del puerto único y lo propuesto en el ante proyecto de Ley General de Puerto anexo a esta publicación, que disponía de 57 artículos, ilustrados con de gráficos muy elocuentes acerca del organigrama futuro. El artículo primero determinaba que “los puertos y sus dependencias, dentro de la jurisdicción correspondiente, forman parte del dominio público de la Nación y serán administrados, por un sistema de gobierno autárquico y descentralizado”; el segundo: “Los puertos cumplirán funciona de carácter económico industrial, de acuerdo a las disposiciones de esta ley y su reglamentación, y bajo las directivas y normas complementarias que imponga el Ministerio de Transporte”; el tercero: “La Administración General de Puertos, seguirá gozando de la autarquía conferida por el decreto ley N.4263 del 7 de marzo de 1956, continuando bajo su dependencia los puertos de cabotaje. Ejercerá además, con respecto a los puertos de ultramar, el contralor administrativo, de legitimidad y de oportunidad; y artículo 4: “Los puertos de ultramar se constituirán en sendos entes autárquicos locales, que funcionarán con la autonomía propia de las Empresas del Estado”.²¹

El artículo 25 determinaba que el administrador de cada puerto de ultramar sería designado por el Poder Ejecutivo Nacional con acuerdo del Senado de la Nación, por un período renovable de cuatro años y el artículo 26, que este estaría integrado por seis vocales, tres designados por el sector público y tres por el privado. Correspondía al Consejo administrar los fondos y las utilidades, autorizar las obras ordinarias y extraordinarias que se estimaran convenientes, atender a la manutención y reparación de las obras nuevas y de las existentes, establecer las tasas portuarias, dictar las normas, instrucciones y reglamentos a los cuales debían sujetarse la administración y la explotación de los distintos servicios, etc.²²

²⁰ *Ibidem*, p. 3.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

Asimismo el gobernador adhirió e impulsó los estudios para la reactivación del puerto de Santa Fe²³. El 2 de enero de 1960 se iniciaron los actos del cincuentenario del puerto de Santa Fe, con un acto en homenaje al gestor de la obra de la construcción, el ex gobernador Rodolfo Freyre.²⁴ En el año 1959 se produjo una de las inundaciones más importantes de la historia del litoral argentino y que afectó a las provincias riverenñas, entre ellas Santa Fe. Este fue un motivo más para que la relación entre la provincia y el río fuera foco de análisis periodísticos. Por eso el gobernador decidió prestar pleno apoyo al Movimiento Pro Obras de Defensa del Litoral Argentino, que en el marco de la Universidad Nacional del Litoral daba a la cuestión una dimensión sudamericana²⁵, y a la creación del Centro de Estudios del Río Paraná (Cerpa), dependiente de la Facultad de Ingeniería de esa Universidad.²⁶ Con respecto a esta última iniciativa, en los considerandos del decano Alberto G. Davie, se afirmaba “Que pese a los grandes recursos naturales que el río Paraná pudiera ofrecer a las poblaciones cercanas a su curso, su aprovechamiento no había sido estudiado en ninguno de sus aspectos fundamentales”, y que por lo

²³ *Puertos Argentinos*, revista de la Administración General de Puertos, Año V, 1965. Número extraordinario dedicado al Puerto de Ultramar de Santa Fe en el año de su Cincuentenario.

²⁴ Contaba con dos diques, 1462 metros construidos en muro de granito; otro 1664 en taludes revestidos de piedra, y un canal de derivación, con 2364 metros de taludes formado con colchones y fajinaje y se encontraba en ampliación su puerto, que tenía 906 muelles con muro de hormigón armado. Disponía de 35 guinchos eléctricos; un puente de embarque y cintas transbordadoras con capacidad de embarcar de diez buques de ultramar; y un gran Elevador Terminal de Santa Fe de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores con capacidad para 50 mil toneladas. Instalaciones que eran explotadas en un porcentaje muy reducido de su capacidad real. En un folleto de promoción establecía que su zona de influencia comprendía desde el norte de Rosario hasta Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. Prospecto Posición Geográfica y zona de influencia del puerto de Santa Fe. S/e y s/f.

²⁵ Carlos Santos Rosell, Conferencia de prensa organizada por el Movimiento Pro Obras de Defensa del Litoral Argentino, de la Universidad Nacional del Litoral.

²⁶ APCSB, resolución N° 613 del Consejo Directivo de la Facultad de Ingeniería Química de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 16 de junio de 1961.

tanto el desarrollo del litoral y de la Mesopotamia requería investigaciones seriamente realizadas sobre el aprovechamiento racional de una fuente de energía y vida de esta importancia.²⁷

También desde el gobierno provincial se acompañó las gestiones realizadas por las fuerzas vivas de la ciudad de Santa Fe, tendiente a obtener que el calado para la navegación del tramo Santa Fe Rosario fuera mantenido en 19 pies de profundidad, y protestando abiertamente por que la moderna draga adquirida para trabajar en el Paraná inferior fuera utilizada en las dársenas del “privilegiado” puerto de Buenos Aires. El 22 de agosto de 1961 el ministro Quilici elevó una nota al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, ingeniero Arturo Acevedo, explicitando su pleno apoyo a estos reclamos²⁸ y proponiendo la autonomía funcional de estos puertos como la mejor situación posible.²⁹

El titular de la cartera de Hacienda fue a la médula de la situación: había que adoptar “una nueva política orientadora del tráfico, removiendo escollos y a la vez organizando sistemas capaces de manejar los puertos dentro de una nueva dinámica... No innovar, en estos momentos significa mantener una irritante situación de desequilibrio

²⁷ Dicha comisión sugirió que mediante la construcción de diques laterales de poca altura, paralelos al cauce del río, las poblaciones ribereñas estarían defendidas de las crecientes y se obtendría el saneamiento de tierras inundables, utilizando al ejemplo el sistema implementado en el río Misisipi. Que el aprovechamiento integral se obtendría mediante la construcción de presas reguladoras que permitirían la navegación de alto bordo hasta Resistencia y Corrientes, mejorando la navegación del río, e intercomunicando las redes viales y ferroviarias de la Mesopotamia con Santa Fe y Chaco pero por sobre todo producir energía eléctrica. *El Economista*, 14 de octubre de 1961.

²⁸ APCSB, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

²⁹ “A esta altura de nuestra evolución económica, resulta inexplicable que estos verdades instrumentos de promoción, por inercia, desidia o ineptitud de funcionarios o sistemas, permanezcan indiferentes al proceso renovador que se ha impuesto al país”, y llegó a sostener que los resultados de cualquier innovación “jamás han de ser peores a los que estamos viendo y que son el producto de no innovar, propio de mentalidades fosilizadas por la inercia de años y encerradas en procesos burocráticos, inactuales e inaceptables por retrógrados” *Ibidem*, versión mecanografiada, p. 2.

y de inadecuada utilización de la infraestructuras. No se concibe, por ejemplo, que el puerto de Rosario, cuyo hinterland abarca una población aproximada de cuatro millones de habitantes (el 20% de la población total del país), sólo acuse un movimiento de importación que rara vez pasa del 5% de las importaciones totales de la República”.³⁰

Y agregó “no innovar, en estos momentos, significa seguir una política de servidumbre con respecto al bien llamado puerto único, olvidando que ese puerto –el de Buenos Aires- resulta actualmente el puerto argentino de ultramar más caro” (un 36% más que el de Rosario), sosteniendo esta afirmación con un artículo publicado en la especializada obra “The Mar Yoar Book”, edición de 1960, que demostraba que los puertos del interior eran más baratos que el de la capital de los argentinos, fundamentalmente porque las embarcaciones podían operar sin necesidad de remolcador.³¹ No sólo era el puerto único era el más caro de la Argentina, sino uno de los más costosos del mundo tal como él había tenido oportunidad de constatarlo en visita a instalaciones portuarias del viejo mundo.³²

Pero, sin lugar a dudas, el proyecto más audaz del gobierno santafesino en este sentido fue optar por solicitar la transferencia precaria a la provincia de dichos puertos por un convenio que no prosperó. El borrador de ese proyecto de convenio que suscribirían en 1961 el ministro nacional y provincial de Obras Públicas, decía: “El Poder Ejecutivo Nacional, autorizado expresamente al efecto por el artículo 27 de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio de 1961, N. 15.796, transferirá en forma precaria al gobierno de la provincia de Santa Fe, los bienes afectados a la prestación de los servicios portuarios nacionales ubicados en las ciudades de Santa Fe y Rosario, sin que ello implique en forma alguno el menoscabo al pleno ejercicio de la jurisdicción y poder de Policía que compete al gobierno federal”.³³

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

³³ Ambas partes designarían una comisión de seis funcionarios, tres por cada una, que tendría a su cargo la confección de los inventarios, estados de cuenta e instrumentos de los bienes transferidos, y del personal. Debería co-

Paralelamente, la ciudadanía y fuerzas vivas de Villa Constitución y autoridades provinciales de que la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, iniciaron una campaña tendiente a exigir ante el Congreso la urgente reparación del puerto local, paralizado por falta de conservación, afectando la producción de los departamentos del sur.³⁴

El proyecto de descentralización portuaria en el Congreso

Por su parte, los legisladores ucristas de Santa Fe impulsaron en el Congreso de la Nación la sanción de un proyecto de ley para consagrar el gobierno autárquico y descentralizado de los puertos, e insistieron con mociones que permitieran el tratamiento sobre el ordenamiento ferroviario, de puerto y vivienda. Rosario aún estaba afectada por el movimiento desacompañado de sus trece estaciones de pasajeros, quince playas de carga, innumerables ramales y accesos (en total 500 hectáreas), que alteraban la vida de los barrios al limitarlas en posibilidades de comunicación, salubridad y calidad de vida.³⁵

En la sesión del 23 de agosto de 1961 ingresó formalmente a la Cámara el mencionado Proyecto de Ley elaborado por el gobierno santafesino (de autoría intelectual de Díaz Molano), con un fundamento que respondía textualmente a la ya mencionada publicación del ministerio de Hacienda provincial *El problema de los puertos argentinos, su reforma integral* afirmando que la iniciativa presentada pretendía conquistar en breve tiempo el equilibrio económico de las distintas zonas del país. Denunció que el decreto ley 3.844 que dispuso revisar las

rrer por cuenta exclusiva de la provincia la conservación, reparación o puesta en funcionamiento de las máquinas e instalaciones, y no podría alterar o modificar las tarifas vigentes a la fecha en el convenio sin el previo consentimiento del gobierno nacional. APCS, nota del ministro de Hacienda, Economía e Industria de la provincia de Santa Fe al ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Santa Fe, 22 de agosto de 1961.

³⁴ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, año 1961, tomo III, Sesiones Ordinarias, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p.2197.

³⁵ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Tomo I, reunión del 30 de mayo de 1961, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 429.

tarifas diferenciales ferroviarias que afectaban en especial a los puertos de Santa Fe, Bahía Blanca y Rosario no había sido cumplido, y como consecuencia se seguían enviando las cargas hacia Buenos Aires; y que las leyes que oportunamente dispusieron crear zonas francas en los puertos de Santa Fe y Concepción del Uruguay nunca fueron cumplidas. Luego de subrayar el efecto positivo de los sistemas de tráfico fluvial en Estados Unidos de Norteamérica y Alemania, afirmó que en Argentina los trámites administrativos requeridos al efecto eran más lesivos que los obstáculos propios de la navegación³⁶, aseguró.

Se pudo constituir en la Cámara de Diputados una Comisión Especial de Fomento de Puertos y Vías Navegables, integrada por doce diputados, de los cuales seis lo eran por Buenos Aires, dos por Chubut y cuatro por provincias del litoral: el correntino Miguel Gili, los entrerrianos José Larroca y Miguel Parente, y la santafesina Palmira Grandi de Martín. Es decir, luego de tanto bregar, el desarrollismo santafesino y su proyecto de ley sobre puertos, quedó representada en dicha comisión por una sola comprovinciana. Poco se avanzó, y en la última sesión de prórroga, en octubre de 1961, y para que la misma pudiera mantener viva la iniciativa se solicitó que se prorrogara el funcionamiento de la hasta el cumplimiento de su cometido.³⁷

La política portuaria coincidía con el programa de expansión industrial de la provincia la que había proyectado una Corporación de Desarrollo y Fomento Industrial de la Provincia de Santa Fe, la que fue elaborada por un grupo de técnicos aportados por el Consejo Federal de Inversiones. El ingeniero Díaz Molano fue el director del proyecto.³⁸ Quilici también impulsó con sus pares de Hacienda Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos, la posibilidad de encarar, también a través del Consejo Federal de Inversiones, que por otra parte el presidía, un estudio integral sobre el “Desarrollo y la comple-

³⁶ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Tomo IV, reunión 32, del 23 y 24 de agosto de 1961, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 2.400.

³⁷ *Cámara de Sesiones de la Cámara de Diputados, año 1961*, Tomo VI, período de prórroga, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1962, p. 4075.

³⁸ *Santa Fe en el desarrollo argentino*, Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, provincia de Santa Fe, Buenos Aires, 1961.

mentación económica interregional Mesopotamia-Litoral”, en la cual el río Paraná fue el eje geográfico fundamental (Jarman, 1960: 12).

El lento camino hacia la constitución de los entes administradores locales

Derrocado el presidente Frondizi por un nuevo golpe militar, la provincia de Santa Fe fue intervenida. Luego de un nuevo llamado a elecciones asumió la presidencia de la República Arturo Illia y la gobernación santafesina Aldo Tessio. La inestabilidad política del período no fue un obstáculo para que la tan esperada reactivación del puerto comenzara a producirse a partir de la década del 60, superándose el bajo nivel de la década anterior. Esto fue posible gracias a las extraordinarias cosechas de 1961-1962 las que sin embargo pusieron de manifiesto todos los inconvenientes derivados de las faltas de instalaciones portuarias acordes para el embarque.³⁹

Siguió rigiendo al puerto de Rosario la Administración General de Puerto, con un administrador local y una Junta Consultiva. Esta última, en estrecha relación con las asociaciones intermedias y los diarios locales, protestaron con cada decisión que consideraban lesiva a los intereses locales.⁴⁰ En 1965 recuperó el primer lugar como puerto exportador de granos del país y para el quinquenio 1967-1971 llegó a ser el primer exportador del total del conjunto de granos. La situación del puerto de Santa Fe también mostró una recuperación, en comparación con la década del 50. Las rutas de asfalto construidas contribuyeron a que la salida cerealera del departamento Las Colonias optara por la utilización de camiones y ferrocarriles para hacerlo directamente por Buenos Aires y Rosario. Que este último puerto hubiera recuperado parte de su rango como terminal exportadora de cereales no significó que durante la década del 60 se revirtiera el proceso de deterioro de todas sus instalaciones y elementos de trabajo (Tica, 1989: 262). La prensa local advertía entonces que siendo su puerto uno de los principales exportadores “seguía paralizado” en su operatividad a causa de seguir fomentándose la política del “puerto único”, abarrotado y antieconómico. El Canal Mitre, tan reclamado

³⁹ *La Capital*, 23 de marzo de 1962.

⁴⁰ *Ibidem*, 7 de enero de 1966.

aún no se había concretado.⁴¹ A pesar de ello las cifras del quinquenio 1967-1971 señalaron a Rosario como el primer puerto exportador del conjunto total de granos exportados ya que por su puerto salió el 31,1% de todo lo embarcado en ese periodo (con un promedio anual de los volúmenes fijos importados de 1.885.800 toneladas) mientras a Buenos Aires le correspondió el 27,9% (Castagna-Woelflin, 1994: 31).

Recién en 1970, y luego de diez años de sostenido crecimiento en el volumen de las toneladas exportadas, se puso en marcha el denominado Plan Regulador del Puerto Rosario, que comprendió la planificación integral de toda la zona portuaria.⁴² La licitación pública fue efectuada por la Administración General de Puertos y se trataba de la construcción de distintos muelles de hormigón armado, emplazados desde el bulevar 27 de Febrero hacia el sur, con una longitud de 616 metros, estando prevista su habilitación para 1972; y de un silo con capacidad de 30 mil toneladas. Se esperaba de esta manera poder desplazar el puerto hacia el sur corriéndolo del centro de la ciudad, en pleno proceso de desarrollo edilicio. Asimismo se garantizaría una profundidad de 30 pies pudiendo acceder grandes buques de ultramar. La obra, que según el presupuesto oficial estaba estimada en 9.463.626 pesos, sería realizada en un 50% con fondos de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, y el resto con fondos provenientes con recursos de explotación.⁴³

En 1969 quedó inaugurado definitivamente el Túnel Subfluvial Santa Fe Paraná iniciado en las gestiones de los gobernadores Sylvestre Begnis y Uranga, de Santa Fe y Entre Ríos respectivamente. Ambos representaban al sector antifrigerista del Movimiento de Integración y Desarrollo (MID). En junio de 1971, Juan Quilici, el ex ministro de Hacienda de la provincia, asumió como Ministro de Hacienda y Finanzas del presidente de facto teniente general Alejandro A. Lanusse,⁴⁴ cargo en el que permaneció apenas cuatro meses y 13 días. En esos días recibió una delegación de la Federación Económica de la provincia de Santa Fe quién entre otros puntos solicitó la

⁴¹ *La Capital*, 1 de marzo de 1970.

⁴² *Ibidem*, 16 de abril de 1969.

⁴³ *Ibidem*, 20 de enero de 1970.

⁴⁴ *La Nación*, 3 de junio de 1971.

provincialización de los puertos sobre el Paraná.⁴⁵ Si bien durante gestión continuó proclamando la descentralización económica, el fomento del desarrollo regional (con la creación de un fondo específico) y el aumento del sistema de coparticipación federal de 38,71% al 46%,⁴⁶ poco margen tuvo para adoptar alguna medida al respecto, más, cuando fue reconocido por todos que el Ministerio de Hacienda y Finanza disponía de funciones tan recortadas que no podía adoptar políticas de fondo, más aun teniendo en cuenta su carácter provisorio.⁴⁷

La inauguración de la primera etapa de la restructuración del puerto de Rosario, que comprendió la habilitación del Puerto Sur, entre avenida Pellegrini y Saladillo, recién pudo inaugurarse durante la presidencia de María Estela Martínez de Perón, y la segunda gobernación de Carlos Sylvestre Begnis, quien a partir de 1975 rompió con el Movimiento de Integración y Desarrollo y con el Frente Justicialista de Liberación (Frejuli) que lo había llevado al poder y fundó su propio partido: Movimiento Línea Popular, lo que implicó un cambio de gabinete y que convocara nuevamente a Juan Quilici a ocuparse de la cartera económica provincial. Durante su primera gestión, sostuvo que los puertos de ultramar sólo de exportación implicaban otra forma de colonialismo, de dominio de los mercados internacionales sobre los regionales, y de dominio de las metrópolis, como Buenos Aires, sobre las del interior como Rosario. Hacia 1975 afirmó que la concentración económica era más grave que quince años antes: “Este desequilibrio tan tremendo que se manifiesta en todo lo que se produce en las provincias se resume en la capital federal, donde actúan fuerzas nacionales y extra nacionales que facilitan la tarea de los intereses multinacionales. No se tienen en cuenta al productor y los beneficios quedan invariablemente en Buenos Aires”. En su beneficio, opinó, se desmanteló el puerto de Rosario, que también debía ser de importación y exportación industrial y no sólo de cereales. De esta manera se podrían ir creando en el interior “focos que mantuvieran su autonomía en el manejo de la economía”.⁴⁸

⁴⁵ *La Capital*, 23 de julio de 1971.

⁴⁶ *Clarín*, 31 de agosto de 1971.

⁴⁷ *La Capital*, 17 de octubre de 1971.

⁴⁸ *Línea Popular*, Buenos Aires, Año II, N. 12, noviembre de 1975.

En 1976 se produjo un nuevo golpe de Estado que implantó una dictadura cívico militar en la Argentina, y la provincia volvió a ser intervenida. En diciembre de ese año se inauguró el Canal Emilio Mitre, que unió al río de la Plata con el Paraná de las Palmas, cuyas obras habían sido suspendidas en 1930, acortando las distancias⁴⁹. Este hecho, tuvo implicancias directas en el incremento de las toneladas de cereal que se exportaron ya que el puerto de Rosario volvió a recuperar y aún a superar los índices anuales de toneladas embarcadas en la década del 30, con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial, cuando únicamente fue superado por los puertos de Montreal y de Nueva York en cuanto al monto de granos exportados.⁵⁰

En 1985, el puerto rosarino alcanzó el máximo valor histórico de cereales y subproductos, al superar las nueve millones de toneladas, seguido por el de Bahía Blanca, en tanto que los puertos santafesinos de Villa Constitución, San Lorenzo y Santa Fe se ubicaron en cuarto, sexto y octavo lugar respectivamente. Por entonces la Nación desafectó del uso portuario y transfirió a la Municipalidad los terrenos y muelles ubicados entre calle Sarmiento y San Martín, con la finalidad concreta de posibilitar la construcción del Parque de España. Este fue el inicio de un proceso que permitió a los rosarinos recuperar en su zona central el acceso a su río mientras que el puerto perdió cada vez mayor relevancia ante el crecimiento del complejo de terminales agroexportadores Puerto San Martín-San Lorenzo (Castagna-Woelflin, 1994: 31).

Entre 1958 y 1976, el “sylvestrismo” santafesino, contrario al predominio de Frigerio en el entorno frondicista y luego en la conducción central del MID, consideró al puerto de Buenos Aires como el principal obstáculo para el desarrollo integral de la Argentina, y en este sentido Frigerio representaba, en la visión del sector, el predominio de un estilo de conducción partidaria centralista con su correlato en lo económico. El cambio de legislación tan solicitada y promovida por Sylvestre Begnis tuvo lugar recién en 1990, cuando el gobierno nacional proclamó la descentralización portuaria a nivel nacional, revertiendo la política que había dominado en la materia durante casi

⁴⁹ *Ibidem*, 1 de marzo de 1970.

⁵⁰ Revista de Rosario, auspiciada por la Municipalidad de Rosario, 1980.

medio siglo. En 1992 se creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y se disolvió la Administración General de puertos. Ese mismo año se dictó la nueva ley de puertos que obligó a las provincias a crear entes específicos que se hicieran cargo de los Puertos de Rosario y Santa Fe, como paso previo a la transferencia de los mismos. En 1993 se llamó a licitación pública nacional e internacional para la modernización, ampliación, operatoria y mantenimiento de la señalización y dragado del río Paraná. Se adjudicó al Consorcio Hidrovías S.A. En 1994 se transfirieron a la provincia de Santa Fe, a título gratuito, los puertos de Villa Constitución y Puerto General San Martín, y se pasaron el puerto de Santa Fe y Rosario a entes administradores. El 31 de octubre de 1994 se creó el Ente Regulador del Puerto de Rosario (ENAPRO). Recién el 1 de enero de 1996 se habilitó la primera etapa de las obras de dragado, con 28 pies de calado a Rosario.⁵¹

Bibliografía

- Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación.* (1962). tomo III, Sesiones Ordinarias Correspondientes a 1961, Buenos Aires: Congreso de la Nación.
- Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación,* Tomo I, Sesiones Extraordinarias. Buenos Aires: Congreso de la Nación.
- Díaz Molano, E. (1958). *Rosario y la futura ley general de puertos,* temas del transporte. Rosario: FATA.
- Demartini C. (1958), *Los puertos santafesinos y el desarrollo económico nacional,* Santa Fe: Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de la provincia de Santa Fe.
- Castagna A., Woelflin, M. (1994). *Informe sobre el puerto de Rosario.* Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Facultad de Ciencias Económicas y Estadística. Escuela de Economía. Instituto de Investigaciones Económicas, (1997). *Sistema portuario en la región de Rosario,* un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad. Rosario: Fundación Banco Municipal.
- Jarma A. (1961). Posibilidades económicas de Santa Fe en la

⁵¹ *Sistema portuario en la región de Rosario,* un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad. Facultad de Ciencias Económicas y Estadística. Escuela de Economía. Instituto de Investigaciones Económicas, Rosario, diciembre de 1997, p. 36.

- complementación regional. Santa Fe: Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias de la provincia de Santa Fe.
- Ministerio de Hacienda, Economía e Industria de Santa Fe (1959). *El Problema de los Puertos Argentinos, su reforma integral*. Santa Fe.
- Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, provincia de Santa Fe, (1961). *Santa Fe en el desarrollo argentino*, Santa Fe: Imprenta Oficial.
- Puertos argentinos* (1965). Nro. Extraordinario dedicado al Puerto de Ultramar de Santa Fe en el año de su Cincuentenario. Administración General de Puertos.
- Tica de Vitantonio P. (1989). Rosario: Hacia su expansión, 1962-1989. En *Rosario*, tomo II. Rosario: Fundación Banco de Bostón.

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.

