

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

Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII

María Claudia Errecart

Introducción

Las fuerzas económicas que venían operando desde el siglo XVII en río de la Plata tuvieron su coronación con las medidas estratégicas que llevó adelante la monarquía española a fines del siglo XVIII. Estas constituyeron, en cierta medida, un reconocimiento al “espacio económico”¹ preexistente en la región, al cual estaban vinculados (entre otros) sectores sociales ligados a la producción, circulación e intercambio de bienes y servicios. Estos grupos económicos debieron adaptarse a las disposiciones españolas y accionar dentro de un nuevo marco legal.

La región Río de la Plata, poseía ciertas características geográficas intrínsecas que le permitían acceder a los mercados interiores y ultramarinos y establecer el vínculo entre ambos circuitos.² Dentro de esta, el “complejo portuario rioplatense”³, desde su estratégica conformación, constituía el eje articulador de la región con otros espacios económicos.

¹ Es entendido, no como un espacio geo-económico o territorial, sino como un espacio abstracto, un conjunto de fuerzas que guardan relación entre sí en términos económicos. Para mayor información ir a: **Perroux** (1950).

² El primer tramo del camino hacia el Norte se encontraba dentro de la región Río de la Plata, la cual se puede ver a través del trabajo de Fernando Jumar, (2012: 126).

³ Para ver su constitución y dinámica Jumar. (2012)

La situación coyuntural de fines del siglo XVIII, amerita una revisión de los espacios económicos y sus circuitos interiores, para poder establecer así las continuidades y las rupturas que pudieron surgir del nuevo ordenamiento territorial. En este caso específico, la mirada se centra en el camino que unía Buenos Aires con Potosí y todos los paisajes que lo componían. El paisaje aquí “podría ser definido [...] como un área compuesta por una asociación distintiva de formas, tanto físicas como culturales” (Carl O. Sauer, 2006) .Se parte de la hipótesis de que los paisajes pudieron tener cierta influencia en la construcción de las primeras rutas y caminos, y condicionar luego el ordenamiento político territorial durante la etapa virreinal. El único elemento de quiebre estructural lo constituirían el comercio y el desarrollo de nuevas tecnologías que permitirían superar los límites del paisaje y las jurisdicciones, creando nuevos espacios. Se busca establecer los antecedentes que luego devendrían en las nuevas configuraciones territoriales durante el siglo XIX.

El presente trabajo se propone revisar viejas postulaciones, presentar nuevos planteos y problemas y hacer nuevos aportes al universo historiográfico sobre las cuestiones relacionadas con el circuito que conectaba Buenos Aires con las provincias del norte del Virreinato del Río de La Plata. Se trabajará con dos fuentes: la primera son las guías de aduana de entrada a Buenos Aires, durante el transcurso de un año tomado al azar (1783). La segunda es un libro de viajero: “*El lazarillo de ciegos caminantes: desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*” de Concolorcorvo. La meta es conocer los paisajes intermedios y establecer los recorridos para lograr una mirada más acabada de la cuestión.

Los caminos como elementos de articulación

Dentro de la historiografía, diversos autores han abordado aspectos de la circulación mercantil en América y los problemas derivados de los caminos y los transportes en el Antiguo Régimen. Autores como Enrique M. Barba (1956), Walter B. L. Bose (1933), Héctor Pablo Pérez Ángel (2009), Luis Garay (2007) y María Luisa Pérez González (2001) han centrado la mirada en las rutas y caminos de la época. Barba estudia la constitución y las características de los caminos que unían Buenos Aires con otras regiones, y sus variaciones en el tiem-

po. Bose reproduce el sistema de correos, durante el período virreinal. En el caso de Pérez Ángel, éste destaca la importancia de los caminos reales para el desarrollo de las diferentes regiones sudamericanas y atiende los aspectos que hicieron a su constitución y mantenimiento. Por su parte, Garay reconstruye los caminos de la conquista en Santiago del Estero y sus nuevas configuraciones atendiendo aspectos que hicieron a sus constituciones, como el comercio, el dominio real sobre el territorio y la articulación entre los diferentes pueblos de indios. Finalmente Pérez González se interesa en la legislación española vinculada con los caminos reales en América.

Dentro de un marco más escueto, otros autores han reconstruido algunos tramos de las rutas que vinculaban los diferentes pueblos o postas, para analizar diversos aspectos de las economías regionales. Silvia Palomeque (1992), Viviana Conti y Gabriela Sica (2011), Romina Zamora (2011), Sara Mata de López (1996) y Estela S. Noli (2001) se encuentran en este orden. Palomeque estudia las diferentes zonas productivas de Santiago del Estero y su articulación con el mercado, en la primera mitad del siglo XIX, para encontrar una explicación a su posterior decadencia. Conti y Sica analizan la arriería andina en el Antiguo Régimen. Zamora se introduce en la problemática del abastecimiento urbano en San Miguel de Tucumán, a fines del siglo XVIII. Mata de López se interesa por el crédito mercantil en Salta, para la misma época. Y Noli, finalmente, reconstruye la realidad socioeconómica de los carpinteros de Marapa y su inserción en la economía del siglo XVII.

En otro orden, desde una problemática distinta, otros autores debaten sobre la conformación de los espacios y los territorios durante el Antiguo Régimen. Los problemas relacionados con los caminos se encuentran de manera implícita en estos trabajos. Ruggiero Romano (2004), Darío G. Barrera (2002) y Mata de López (2000) se ubican en esta categoría. Romano muestra la incidencia de las dificultades en el transporte y los caminos en el sistema económico americano entre los siglos XVI y XVIII. Barrera cuestiona el determinismo económico en la constitución de los espacios. Por su parte, Mata de López, desde la historia regional, se interesa por las continuidades y rupturas que se desarrollan en el espacio andino y el noroeste del actual territorio argentino durante las primeras décadas del siglo XIX.

En esa misma línea, pero dentro de una perspectiva puramente teórica, los trabajos de Ryszard Edward Rózga-Luter y Celia Hernández-Diego (2010), y de Nidia R. Areces (2006) sobre los estudios regionales echan luz sobre las dificultades que encierran estos abordajes específicos. Rózga-Luter y Hernández-Diego presentan los distintos enfoques existentes en torno al concepto de región, y sus aportes en el marco de la geografía cultural. Por su parte, Areces analiza las ventajas y desventajas de este enfoque historiográfico.

Sobre la fuente aquí tratada, algunos autores han expuesto los peligros que encierra el empleo de los relatos de viajeros. Entre ellos se encuentran: Elena Altuna (2002) y Luis Fabio Xammar (1940). Altuna analiza las distintas etapas de dominio español sobre América, a través de la narrativa de los caminantes. Xamar en su ensayo busca los elementos románticos en la obra de Concolorcorvo para ubicarlo en el contexto de esta corriente literaria.

Los trabajos que han utilizado la obra de Concolorcorvo, lo han hecho en el contexto de las historias regionales, para ver algunos elementos como los transportes y sus características, cuestiones relacionadas con la geografía o simplemente destacar algún que otro aspecto del comercio o la sociedad a fines del siglo XVIII. En el presente trabajo se busca con esta fuente reconstruir la ruta hacia el Norte, desde Buenos Aires a Potosí, con la ayuda de la bibliografía existente sobre las distintas regiones que la componen.

Las fuentes y el método

El estudio de la ruta a Potosí, debido a su complejidad, demanda el uso de diversas fuentes. Esto permite un abordaje en el que se pueden considerar distintas variables como la económica, la política o la social. En este caso específico, se utilizarán dos fuentes de distinta categoría. La primera la constituyen las guías de aduana de entrada a Buenos Aires, durante el año 1783, (período elegido al azar) para dar cuenta de la variedad de bienes que circulan en dirección al puerto. Esta fuente se generaba cuando un comerciante quería poner en circulación algún bien y elaboraba una nota para tal fin. Esta nota al pasar por la aduana, y con la firma del funcionario de turno y las cargas fiscales, se convertía en guía. De esta fuente se pueden extraer datos como nombre del transportista, transporte, origen y cantidad

de bienes, valor de aforo, destino y comerciantes involucrados en el intercambio comercial.

La segunda fuente la conforma un relato de viajero, lo cual invita a revisar varias cuestiones en base a la construcción del discurso que contienen. En primer lugar, se debe tener en cuenta el mensaje implícito en el relato, que define de algún modo a la persona que lo construye. En segundo lugar, el contexto en el que escribe y con qué finalidad lo hace. Por último, se debe conocer el estrato social al que se adscribe el autor.

Los viajeros recorrían los territorios americanos recopilando información, que luego plasmaban en cuadernos y notas. Detallaban en manuscritos las características de las zonas que recorrían, las situaciones por las que atravesaban, los sujetos con los que interactuaban y los detalles de los espacios donde se establecían. Las narraciones, plagadas de adjetivaciones, eran el resultado de un análisis subjetivo que respondía en algunos casos a intereses ajenos a la narrativa en sí misma. De igual modo, aquellos sujetos que no depositaban en sus escritos una mirada intencional del entorno, no lograban desprenderse del bagaje cultural que los acompañaba y que se filtraba en las apreciaciones que hacían.

La obra, que sirve de fuente para este trabajo, pertenece a (Don) Calixto Bustamante Carlos, Inca, alias Concolorcorvo, natural del Cuzco, que acompañó al comisionado (Don) Alonso Carrió de la Vandera en su viaje desde Buenos Aires hasta Lima para organizar los Correos y Estafetas y ajustes de las Postas desde Montevideo. Se basa en las memorias de éste último (Bose, 1940).⁴

A través de esta fuente cualitativa se propone un nuevo recorrido, haciendo un alto en cada pueblo, rincón, paraje, posta o esquina del camino. Al mirar la ruta se descuidan los paisajes que la conforman y nutren permitiendo la circulación mercantil. El camino hacia el norte del Virreinato se valía de lugares intermedios en los cuales se intercambiaban productos e información.

⁴ Existe una controversia con respecto al autor de la obra. En algunos casos se le atribuye a (Don) Alonso Carrió de la Vandera, pero algunos autores como Walter B. L. Bose (1940) consideran que quien escribe en realidad es (Don) Calixto Bustamante Carlos, el cual acompañaba a Carrió de la Vandera en su viaje.

Además del análisis de las fuentes mencionadas, la tarea reconstructiva invita también a revisar lo escrito hasta el momento. Los estudios de caso y los trabajos que analizan las historias locales, más allá de sus postulaciones teóricas o enfoques, brindan datos sobre la producción y el intercambio mercantil y las conexiones lugareñas. Estos avances empíricos permiten ir pergeñando un mapa teórico congruente a la dinámica del espacio.

La tarea es estudiar los caminos que vinculaban distintos puntos de las regiones, para ver cómo estaban constituidos en su totalidad, con todos los lugares intermedios. Al introducir la variable del paisaje como elemento constitutivo esencial se puede ver el vínculo entre la producción y la circulación dentro del circuito económico.

El itinerario

Uno de los primeros problemas que se presentan, al querer reconstruir una ruta, es la distancia en términos espaciales, ya que las mediciones antiguas respondían a otros parámetros que las actuales. En épocas pasadas las distancias se medían por el tiempo que se tardaba en recorrerlas, teniendo en cuenta algunas variables como las características del transporte y del paisaje (Garza Martínez, 2012: 194). Es decir que la medición del tiempo era el factor determinante para calcular los recorridos durante el Antiguo Régimen. Aquí, el término “leguas” solo es utilizado como referente para diferenciar las distancias entre unos u otros puntos del camino, respetando el sentido que tiene en la fuente.

El camino hacia el norte tenía varias alternativas. El primer trayecto desde Buenos Aires a Luján se podía realizar por dos vías: una, por el oeste, a través de la capilla de Merlo y la otra, por el este, por los bañados de las Conchas. La región oriental era fértil, con sembrados de maíz y trigo, ganado y árboles frutales, donde se destacaban los durazneros. El recorrido por el oeste se hacía a través de pastizales y cardos hasta llegar a la villa de Luján, cruzando un riachuelo con el mismo nombre (Concolorcorvo, 1963: 51-53). Desde fines del siglo XVI, la guardia de Luján era uno de los puntos obligados de tránsito para las carretas y mulas que iban hacia el norte. En el siglo XVIII, el gobernador Vértiz continuó con esta disposición, para evitar el fraude y el contrabando. Luján se consolidó así como uno de los

al ganado cimarrón. La primera etapa terminaba en la Esquina de la Guardia o Carcarañar. En este paraje terminaba la jurisdicción de Buenos Aires y comenzaba la de Córdoba, con un total de ochenta y cuatro leguas recorridas (Concolorcorvo, 1963: 53).

Una parte del camino hasta Pergamino, dentro de la jurisdicción de Buenos Aires, se encontraba integrada a la región río de la Plata y algunas producciones locales estaban destinadas al mantenimiento de la ruta comercial: los corderos, aves de corral y huevos servían de alimento en la campaña a los transeúntes o contribuían a sostener el complejo portuario rioplatense en funcionamiento. En el caso del ganado, el vacuno era faenado y los cueros se enviaban al puerto para el comercio trasatlántico. Las mulas estaban destinadas a los circuitos interiores (Jumar, 2012: 135).

Al seguir la ruta, dentro de la jurisdicción de Córdoba, cambiaba el paisaje. En el primer tramo había que bordear el río Tercero. En sus orillas crecían sauces, chañares y algarrobos. Habitaban estas tierras algunos pequeños criadores, que también poseían sembrados de trigo y cebada. El durazno era la fruta más común. A cinco leguas del río Tercero aparecía el río Segundo, con tierras más estériles que las anteriores. En el último tramo, antes de llegar a Córdoba, surgía un monte que proveía a la ciudad de leña y maderas para la construcción. Desde Córdoba hasta Cachi, comenzaba una zona de montes salpicados de claros, donde los lugareños tenían sus granjas con corderos, gallinas y algunos tubérculos. Continuaba el camino entre ríos y lagunas que permitían la cría de ganado vacuno y caballar. En esta zona abundaba la cochinilla (Concolorcorvo, 1963:57). El cuadro 1 muestra los sitios en la ruta dentro de la jurisdicción cordobesa.

Según el cuadro, la jurisdicción cordobesa sumaba 113 leguas, salpicadas de ríos y montes y una variada fauna y flora silvestre. Quince postas se encontraban distribuidas dentro de este territorio, con una distancia entre ellas que rondaba entre las tres y las dieciséis leguas. La ciudad de Córdoba era la cabecera que controlaba la región y se ubicaba casi en el punto medio del territorio: a sesenta y seis leguas al norte de donde comenzaba su jurisdicción lindante con Buenos Aires y a cuarenta y siete leguas de su punto septentrional más alejado. Córdoba es señalada por diversos autores como un centro neurálgico del comercio durante los siglos XVI y XVII (Assadourian, 1973) y posteriormente, en el siglo XVIII (Palomeque, 1989). Su

ubicación espacial le permitía constituirse en un punto obligado para las diversas rutas mercantiles de la época.

Al salir de la jurisdicción cordobesa, en Cachi, comenzaba la de Santiago del Estero y se extendía por 88 leguas hacia el norte. Seis sitios de descanso se destacaban en este tramo, con una población escasa, según dichos de Concolorcorvo (1963: 69). En el cuadro 2 se pueden ver los intersticios de la ruta:

Cuadro 1: Sitios y postas dentro de la jurisdicción de Córdoba

De la Esquina de la Guardia a la Cabeza de Tigre	7 leguas
Al Saladillo de Ruy Díaz	5 leguas
A la esquina de Castillo	9 leguas
Al Fraile Muerto	2 leguas
A la Esquina de Colman	8 leguas
A la esquina de Paso de Ferreira	3 leguas
A Tío Pugio	5 leguas
A los Puestos de Ferreira	3 leguas
A Ampira	10 leguas
Al Río Segundo	5 leguas
A Córdoba	9 leguas
A Sinsacate	14 leguas
A La Dormida	16 leguas
A Urahuerta	10 leguas
Al Cachi	7 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963).

Cuadro 2: Jurisdicción de Santiago del Estero

Del Cachi al Portezuelo	9 leguas
A Ambargasta	7 leguas
A Ayuncha	30 leguas
A Chañar Pugio	14 leguas
A Santiago del Estero	8 leguas
A Vinará	20 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

En la tabla anterior se pueden apreciar las distancias dilatadas, entre las diversas postas que conformaban la jurisdicción. Entre Ambaragasta y Ayuncha había treinta leguas de trayecto que requerían de ciertos bastimentos extras para la travesía. Los habitantes del lugar proveían de variados alimentos a los viajeros a través del comercio. La ciudad de Santiago del Estero, al igual que Córdoba, servía como centro de internación del ganado mular destinado al norte. La región se presentaba salitrosa y seca para los viajeros, pero en análisis posteriores se ha determinado que esto se debía a dos motivos: en primer lugar, la época en que circulaban las carretas por la zona era la de mayor sequía, porque permitía el tránsito. El otro motivo era porque se circulaba por los caminos alejados de los ríos y sus posibles crecientes (Palomeque, 1992: 10-13). El paisaje, más allá de estas cuestiones, es distinto a los recorridos por el viajero y marca su concordancia con los límites jurisdiccionales. Dentro de las actividades productivas de la región, se destacaban la recolección de la algarroba y la producción de tejidos que luego se comerciaban (Palomeque, 1992: 27-45).

Para ir saliendo de la realidad económica y territorial santiagueña, hay que introducirse en la región bajo competencia tucumana. Dentro de la jurisdicción de San Miguel del Tucumán había cuatro postas que comprendían un tramo de 41 leguas de la ruta hacia el norte: Mancopa, San Miguel del Tucumán, Río de Tapia y Pozo del Pescado. Al entrar en este territorio los montes comenzaban a distenderse siguiendo la lógica paisajista-jurisdiccional. Mejoraban los pastos y aparecían los primeros quebrachos. Este árbol se destacaba por la calidad de su madera. En San Miguel del Tucumán, la cría de bueyes y la construcción de carretas, parecían ser las actividades principales de esta zona. Estas producciones se vinculaban con las necesidades del comercio con Buenos Aires. El cual requería de ambos servicios.

Al seguir el camino hacia el norte comenzaba la jurisdicción de Salta en Pozo del Pescado y había que traspasar un río (el Tala) pantanoso y transitar entre dos montes espesos para llegar al primer caserío y poder reaprovisionarse. El paisaje cambiaba con respecto al de la jurisdicción tucumana. La región poseía varios ríos y arroyos, estos últimos cercados por montes y ensenadas con pastos nobles para el

ganado. Dos sitios llamados El Arenal y Los Sauces, -ambos con un caserío- brindaban la posibilidad de obtener distintos bastimentos y provisiones para la travesía. La primera posta de Salta se encontraba en la hacienda El Rosario, a trece leguas de Pozo del Pescado, la cual contaba con una pulpería donde se podía comer pan, un alimento que escaseaba en muchos parajes de la ruta. Distante una legua, había un río con el nombre de la hacienda que luego tomaba distintas denominaciones en su trayecto hacia su desembocadura. En sus orillas abundaban los sauces. Todas las haciendas de la región salteña, en el trayecto hasta Jujuy, tenían arroyos en sus tierras en cuyos bordes crecían simbolares: una especie de caña que servía de alimento al ganado y era utilizada para entretejer las carretas en el Tucumán. La travesía se hacía por varias estancias que proveían de los distintos elementos necesarios para el viaje (Concolorcorvo, 1963: 87-133). En el cuadro siguiente se enumeran los puntos de descanso dentro de la jurisdicción de Salta.

Cuadro 3: Jurisdicción de Salta

Del Pozo del Pescado al Rosario	13 leguas
A la estancia de Concha	10 leguas
Al río del Pasaje	15 leguas
Al fuerte de Cobos	16 leguas
A Salta	9 leguas
A las Tres Cruces	9 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

La jurisdicción en sentido norte-sur tenía un total de setenta y dos leguas que podían transitarse en carreta, a caballo o a lomo de mula. Además de los parajes que aparecen oficialmente, existían otros puntos intermedios que permitían el reaprovisionamiento para el viaje. Desde el fuerte de Cobos hasta Salta, el camino era algo escabroso para las carretas. Salta estaba asentada en el margen del valle de Lerma, rodeada de una fosa de agua. El valle fértil permitía la siembra de trigo y la cría de animales. Aquí se hacía la última invernada y la feria anual de las mulas que luego iban hacia el Perú. Para salir de la ciudad había que vadear unos pozos de agua que cortaban y dificultaban el camino.

taban la marcha. Las últimas nueve leguas de la jurisdicción salteña se hacían entre territorio llano y luego montes y ríos pedregosos.

La jurisdicción de Jujuy contaba con ocho postas distribuidas en sesenta y seis leguas hacia el norte. En este caso, el paisaje parece tener cierta continuidad con el supeditado a la jurisdicción salteña, pero es probable que el límite estuviera dado por la distancia entre ambas ciudades y la capacidad de atracción que ejercieran en su entorno. La primera posta estaba asentada en una hacienda -La Cabaña- al borde de un río, con un potrero lindante para el descanso de las tropas que transitaban por la región. Jujuy se encontraba a seis leguas de La Cabaña. Se entraba y salía de la ciudad atravesando un río por una tablada. Para llegar a la siguiente posta debía descenderse diez leguas por un barranco entre montes y llanos áridos. Frente a la posta de Guájara había un volcán. Esta zona era muy ventosa, lo que hacía dificultosa la marcha. En el cuadro siguiente se presentan las postas dentro de la jurisdicción de Jujuy.

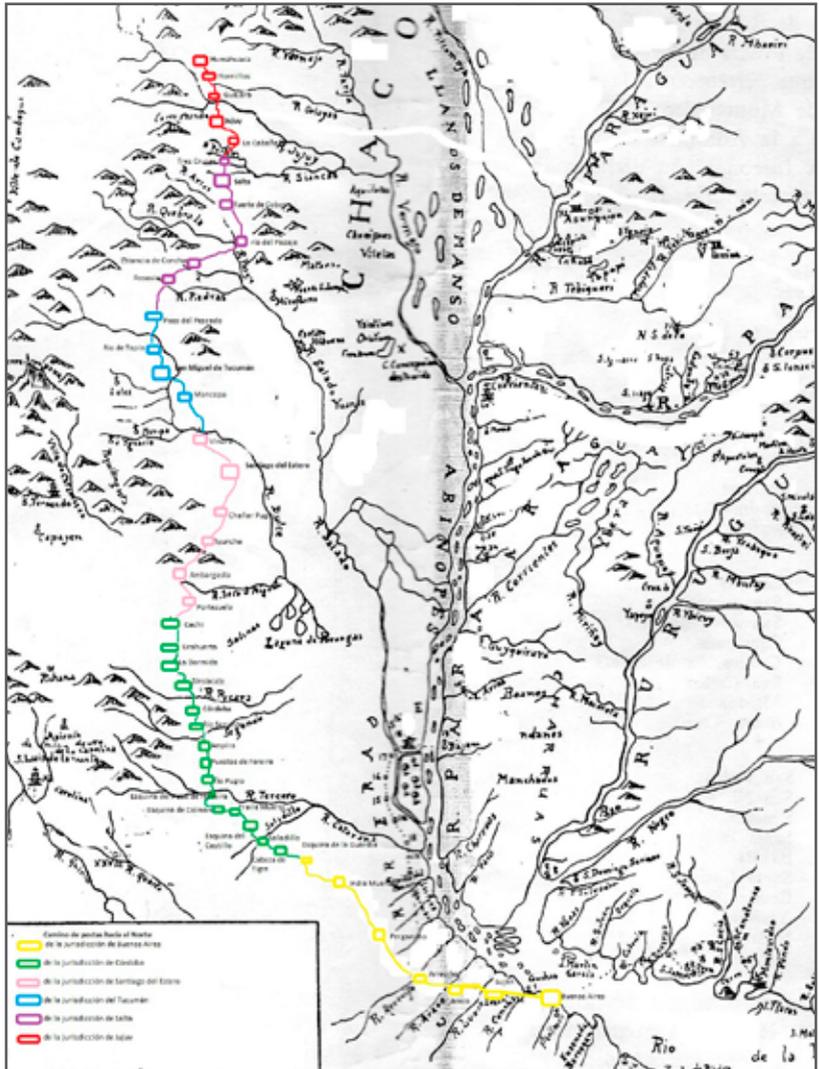
Cuadro 4: Postas dentro de la jurisdicción de Jujuy

De Las Tres Cruces a La Cabaña	3 leguas
A Jujuy	6 leguas
A Guájara	10 leguas
A Los Hornillos	7 leguas
A Humahuaca	11 leguas
A La Cueva	8 leguas
A Cangrejos Grandes	12 leguas
A La Quiaca	9 leguas

Fuente: Concolorcorvo (1963)

Entre Jujuy y La Quiaca había cincuenta y siete leguas distribuidas en siete postas, distribuidas de forma regular a lo largo del camino. La mayoría de ellas fueron constituidas por los hacendados de la región para aprovisionar a los viajeros. La región era montuosa con un camino accidentado y escabroso. El río de los Chichas separaba Jujuy de la jurisdicción de los Chichas. El mapa siguiente muestra los diferentes tramos de la ruta desde Buenos Aires hasta Jujuy y sus dependencias jurisdiccionales.

Mapa 2: Postas desde Buenos Aires hasta Jujuy, según las jurisdicciones:



Fuente: Concolorcorvo (1963)

El último tramo desde La Quiaca hasta Potosí se hacía a lomo de mula o a caballo. Sesenta y seis leguas que atravesaban dos pro-

vincias con nueve postas asentadas a lo largo del camino y a pocas leguas unas de otras. El paisaje nuevamente cambia y el límite jurisdiccional se ajusta a él. Aunque el recorrido era relativamente corto, las características de la región lo convertían en un camino peligroso y lento. Ambas provincias contaban con varios sitios de descanso, como muestra el siguiente cuadro:

Cuadro 5: Postas de las Provincias de Chichas y Porca

PROVINCIA DE CHICHAS	leguas	PROVINCIA DE PORCO	leguas
De La Quiaca a Mojos	7	De Quirve a Sorocalpa	7
A Suipacha	8	A Caiza	7
A La Ramada	12	A Potosí	12
A Santiago de Cotagaita	8		
A Escara	4		
A Quirve	6		

Fuente: Concolorcorvo (1963)

La provincia de Chichas tenía un total de cuarenta y cinco leguas de recorrido con seis postas separadas de manera regular con distancias que comprendían entre cuatro y doce leguas. La región era árida y con pocos recursos para los viajeros. El sitio de Mojos, se encontraba en una zona elevada, protegido de los vientos. El lugar contaba con un tambo, aves de corral y una pulpería. Un río cercano permitía el uso del molino para proveer de harina a la zona. A ocho leguas de Mojos se encontraba el pueblo de Suipacha con un río en su entrada. Después eran cinco leguas de descenso por un camino pedregoso y sin agua, hasta un sitio llamado Las Peñas. Desde Las Peñas, por el río Blanco era camino seguro y rápido. Luego comenzaba una subida peligrosa que se podía vadear por otra vía cercana más ancha y segura hasta La Ramada. Desde este sitio hasta el pueblo de Santiago de Cotagaita, eran ocho leguas de camino con un declive suave y algunos llanos. En este vecindario se realizaba un buen aprovisionamiento, porque el último tramo hasta la jurisdicción de Porco, contaba con pocos recursos. En Escara se podían encontrar los primeros arrieros que llevaban el ganado mular para Potosí. El último trecho de seis leguas desde Escara hasta Quirve, no tenía agua (Concolorcorvo, 1963: 161-163).

En Quirve cambiaba el paisaje y comenzaba la jurisdicción de Porco. Eran veintiuna leguas a lomo de mula hasta Potosí. La región tenía pequeñas cuestas que hacían al camino ágil y seguro. Hasta Soropalca había siete leguas vadeando el río Grande en distintos tramos. Este río nutría al valle de Sinti, en donde se producía un vino ordinario para consumo en Chuquisaca y Potosí. Parte de esta producción se vendía a los viajeros. En el camino hacia el siguiente sitio de descanso (Caiza) se podían hallar pozos de agua termales. Caiza se encontraba a doce leguas de Potosí, las cuales los viajeros recorrían en dos tramos, haciendo un descanso en un sitio llamado Lajatambo. Aquí los viajantes podían dormir y aprovisionarse con comestibles y alimentos para las mulas. Las últimas cuatro leguas hasta Potosí eran de camino pedregoso, el cual lo hacía lento y peligroso para los animales.

La ruta y el comercio

Los distintos paisajes parecían acompañar o delimitar las jurisdicciones. La primera parte del camino era entre pastizales y durazneros y algunas lagunas dispersas. Esto no significa que el comercio intrarregional fuera escaso. El siguiente cuadro muestra los bienes que llegaban a Buenos Aires, desde este primer tramo de la ruta:

Cuadro 6: Bienes de la región río de la Plata, que entraron a Buenos Aires durante el año 1783

Bienes en circulación	Cantidad total	Cantidad de entradas a Buenos Aires
Lienzo de algodón	5020 varas	3
Yerba	2085 arrobas	5
Tapetado	400 unidades	1
Miel	12 arrobas	1
Tacuara	80 unidades	1
Palma	300 unidades	1
Sebo	30 arrobas	1
Café	28 quintales	1
canoa	1 unidad	1

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Este cuadro muestra algunos datos curiosos, como la existencia de café y yerba (bienes que son de producción extrarregional) en guías intrarregionales. Es probable que hayan sido derivados desde otros puntos de conexión con la ruta. Lo que muestra el cuadro es la existencia de un comercio interno ligado a la ruta del norte en la región. En este caso se ignoraron todas las guías de entrada por el Riachuelo y de la Banda Oriental, por no tener conexión directa con la ruta del norte.

Al entrar a la jurisdicción cordobesa cambiaba la flora y los ríos adquirían otras dimensiones. Desde Córdoba se redistribuían los bienes hacia las diferentes rutas comerciales, por lo que las fuentes muestran gran diversidad de bienes que no son de esta región mediterránea. El cuadro siguiente muestra la variabilidad en la producción y el comercio cordobés en su conexión con Buenos Aires:

Cuadro 7: Algunos de los productos que entraron a Buenos Aires desde Córdoba, en el año 1783

alimentos	Ropa confeccionada	telas	Talabartería y aperos
orejón	poncho	bayeta	suela
poroto	frazada	bayeta hechiza	carona
chañar	calzón	picote	sobrecincha
pasas	calzoncillo	jerga	cordobán
manzana	pellón de lana	cordoncillo	lomillo
orejón de pera	pellón de hilo	lienzo de algodón	cinchador
pasa moscatel	ponchillo	cordellate	
fruta	sayal		
	sayalete		
	sabanilla		

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

El cuadro presenta algunos de los productos que circulaban desde Córdoba hacia Buenos Aires. Es probable que algunos bienes, como las pasas, no fueran de producción cordobesa, pero esto refuerza la imagen de Córdoba como centro neurálgico de las economías interio-

res. Otros bienes, como las maderas y los cueros, tienen también una alta presencia en el mercado cordobés.

En Santiago del Estero, el trayecto se hacía sobre zona más árida. Más allá de las variaciones que pudieran surgir al alejarse del camino, lo cierto era que el entorno de éste presentaba esas virtudes. Una de las producciones representativas de Santiago del Estero era la de ponchos. En el cuadro siguiente se muestra las distintas variantes que aparecen en las fuentes.

Cuadro 8: Variedad de ponchos de origen santiagueño con destino a Buenos Aires durante el año 1783

variedad de ponchos	cantidad por unidades	entradas a Buenos Aires
Poncho mestizo	58 unidades	4
Poncho listado	159 unidades	6
Poncho balandran	8 unidades	2
Poncho labor	8 unidades	1
Poncho (sin especificar)	132 unidades	4

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

La presencia de distintas variantes de ponchos, podría hacer pensar en un consumo diversificado, de acuerdo a las necesidades de los pobladores de las distintas regiones. Así como las telas de los trajes y vestidos marcarían las diferencias de status, el poncho podría establecer ciertas diferencias entre quienes optaran por esta prenda de vestir. Aunque estas hipótesis requieren un estudio aparte y pormenorizado del consumo durante el Antiguo Régimen.

En la jurisdicción del Tucumán, los pastos mejoraban, aparecían otras variedades de árboles y los montes se distendían. El comercio de Tucumán, muy vinculado a las necesidades del mercado en cuanto al transporte, también presentaba cierta variedad en su producción. El cuadro siguiente muestra los bienes que desde Tucumán iban hacia Buenos Aires, durante el año 1783:

Cuadro 9: Bienes que iban desde Tucumán a Buenos Aires en el año 1783

Bienes	cantidad	Entradas a Buenos Aires
suela	8066 unidades	25
carona	8 unidades	1
fusta	21 unidades	1
lomillo	13 unidades	2
lana de vicuña	1376 libras	2
lana	300 libras	1
pellón de hilo	9 unidades	2
poncho balandran	1 unidad	1
poncho mestizo	1 unidad	1
liencillo	15 varas	1
batea	28 unidades	2
taburete	36 unidades	1
tabla	225 varas	1
tabla de cedro	1436 varas	3
tablón de nogal	180 varas	2
arroz	58 arrobas	1
aji	109 fanegas	3

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Los productos con mayor presencia en este mercado eran las suelas, la lana de vicuña y las maderas. Si pensamos en el uso de estos bienes, se podría vincular el consumo de la suela con la fabricación del calzado y los productos de talabartería, la lana de vicuña para la producción textil y la madera para las necesidades del puerto. Es decir que la presencia de estos productos estaría explicada por cierta demanda de la región río de la Plata.

Al entrar en territorio de dominio salteño de nuevo cambiaba el paisaje. Los montes eran más espesos, los ríos pantanosos y otra variedad de flora aparecía en el paisaje para alimento de las bestias. Jujuy presentaba mayores desniveles en el suelo que dificultaban la marcha hasta La Quiaca. Desde aquí la diferencia la

señala el transporte, que pasa a ser a lomo de mula por una región con pocos recursos. La conexión desde Jujuy y Salta con Buenos Aires aparece muy limitada durante 1783, según las fuentes. El siguiente cuadro muestra los bienes que entraron a la capital del Virreinato.

Cuadro 10: Bienes que circulaban hacia Buenos Aires desde Salta Y Jujuy en 1783

Bienes desde Salta	Bienes desde Jujuy
suelas (477 unidades)	garbanzo (2 sacos)
lana (190 libras)	lana de vicuña (828 libras)
piel de chinchilla (400 unidades)	tocuyo (850 varas)
ropa (3000 varas)	ropa (2300 varas)

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Con un total de seis entradas entre ambas jurisdicciones, el Norte aparece con poca frecuencia en las guías de aduana de Buenos Aires, aunque esto podría responder a un problema coyuntural. Los bienes no se repiten en las guías, como sí sucede con otras regiones, en las que aparecen en varios documentos a lo largo del año. En análisis posteriores se podrá establecer si se mantiene esta tendencia.

Terminado el recorrido en el centro minero, resta saber que bienes de esa región aparecen en las fuentes. En el cuadro 11 se puede apreciar la conexión de Potosí con Buenos Aires.

La piel de chinchilla es uno de los bienes ligado al comercio potosino, que más aparece en las fuentes. Esta presencia recurrente podría significar un alto consumo de este bien en Buenos Aires, aunque no se puede establecer si este es su destino final. Con un total de ocho entradas, Potosí tiene presencia en el mercado de Buenos Aires, y dada la distancia que separan estos puntos, habría que realizar un estudio más profundo del tiempo y los problemas de la ruta, para poder establecer el grado de conexión que tienen entre sí. El mapa 3 muestra todo el itinerario desde Buenos Aires a Potosí, con las ciudades más importantes.

Cuadro 11: Entradas de bienes a Buenos Aires desde Potosí

Bienes desde Potosí	cantidad	Entradas a Buenos Aires
piel de chinchilla	2544 unidades	4
sombrero de chinchilla	28 unidades	1
sombrero de lana	18 unidades	1
suela	18 unidades	1
tocuyo	500 varas	1
bayeta	220 varas	1
lienzo de algodón	2079,75 varas	1
cacao	616 libras	1
cascarilla	1 arroba	1
azúcar	174 libras	1
tamarindo	655 libras	2
peltre	6 docenas	1
bronce	36 pesos	1

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03

Mapa 3: Ruta desde Buenos Aires a Potosí



Fuente: elaboración propia

Conclusiones

La reconstrucción del camino deja algunos interrogantes. Es notoria la coincidencia entre los límites de los paisajes y los jurisdiccionales. Se podría pensar en realidades pre existentes, en términos de adaptabilidad y apropiación de los recursos de cada región. La concurrencia entre ambos aspectos podría estar hablando de la posibilidad de que la frontera territorial estuviera respetando solo una vieja estructura, en la cual, la forma de pertenencia a un lugar la marcarían las mismas estrategias de subsistencia ante un mismo terreno y no solo la pertenencia a una sociedad o pueblo. Esta visión estaría emparentada con la noción de paisaje que considera el espacio geográfico como la parte de una estructura mayor en la que el vínculo entre recursos y población juegan un papel preponderante. La jurisdicción se implantaría sobre esos límites supuestos, que no sería nada más que respetar lo establecido.

En la actualidad, cada provincia que ocupa el actual territorio argentino mantiene ciertas características en su suelo que le son intrínsecas. Esto hace pensar en una posible continuidad en el respeto de la estructura o del paisaje. De esta manera se habría dado forma institucional a antiguos paisajes que en primer lugar dieron espacio para distintas producciones y luego permitieron constituir un circuito de complementariedad derivando en un comercio formal que se fue consolidando con el tiempo. Con el desarrollo de nuevas tecnologías, el mercado se habría ampliado y creado nuevos espacios que en la larga duración afectarían los paisajes y las nuevas territorialidades. Las jurisdicciones respetarían los paisajes y sólo la economía a través de su dinámica autónoma lograría sobreponerse a esas estructuras seculares.

El comercio muestra el vínculo que existía entre los territorios. Este vínculo estaría dado más por la frecuencia de los contactos, que por el volumen de lo comercializado. Esta variable, sin embargo no sirve por sí sola para establecer el grado de vinculación entre las regiones. Para ello es necesario también analizar otras variables como las distancias, las características de los caminos y de los transportes, algunos aspectos de las economías regionales y la situación política de la época en cuestión. Solo al hacer un estudio macro del contexto donde se desarrolla el comercio, se puede establecer el vínculo existente dentro de los espacios económicos.

Bibliografía

- Altuna, E. (2002). *El discurso colonialista de los caminantes (siglos XVII-XVIII)*. Ann Arbor. MI: Centro de Estudios Literarios “Antonio Cornejo Polar” y Latinoamericana Editores.
- Areces, N. (2006). La historia regional y la historia económica en la historiografía argentina de las etapas coloniales durante los últimos veinte años. A modo de balance y hacia una agenda renovada”. En: Gelman, J. (Coord.). *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo-Asociación Argentina de Historia Económica.
- Assadourian, C. S. (1973). Potosí y el crecimiento económico de Córdoba en los siglos XVI y XVII. Universidad Nacional de Córdoba. *Homenaje al Doctor Ceferino Garzón Maceda*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades.
- Barba, E. M. (1956). *Rastrilladas, huellas y caminos*. Buenos Aires: Raigal.
- Barriera, D. G. (2007). Procesos espaciales y ciudad en la historia colonial rioplatense. En Fernández, S. *Más allá del territorio. Nueva historia de Santa Fe*. Tomo 2. *Conquista y colonización hispánica*. Rosario: [s.n.].
- Bose, W. B. L. (1933). Expedición y recepción de correspondencia en la época del Virreinato del Río de la Plata. *Humanidades [La Plata]*, 23, 375-397.
- (1940) *El lazarillo de ciegos caminantes* y su problema histórico. *Labor de los Centros de Estudios de la Universidad de la Plata*. [Secc. 2]. 24. 3, 235-44.
- Concolorcorvo. (1963). *El lazarillo de ciegos caminantes: desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Montevideo. Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social.
- Conti, V. Y Sica, G. (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. *Nuevo mundo, Mundos nuevos*.
- Garay, L. G. (2007). *Camino real (caminos del tiempo)*. Santiago del Estero [AR]: Gobierno de la Provincia de Santiago del Estero. Jefatura de Gabinete de Ministros.
- Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial:

- expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII) [en línea] <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4257689.pdf>.
- Giménez Colodrero, L. E. (1945) Comunicaciones y transportes hasta 1810. En *Historia de Pergamino hasta 1895* (pp. 53-62). La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En Raúl O. F. (Dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820_ (pp. 123-156). Buenos Aires: UNIPE, EDHASA.
- Mata de López, S. (1996). El crédito mercantil. Salta a fines del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 53(2).
- (2000). Continuidades y rupturas de los espacios regionales en el proceso histórico latinoamericano. El noroeste argentino y el espacio andino en la primeras décadas del siglo XIX". [en línea] <http://lasa.international.pitt.edu/Lasa2000/MatadeLopez.PDF>
- Noli, E. S. (2001) Indios ladinos del Tucumán Colonial: los carpinteros de Marapa. *Andes* (12). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701207>.
- Palomeque, S. (1989). La circulación mercantil en las provincias del interior 1800-1810. *Anuario IEHS* (4).
- (1992). Los Esteros de Santiago: acceso a los recursos y participación mercantil. Santiago del Estero en la primera mitad del siglo XIX. *Revista del Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*, (2).
- Pérez Ángel, H. P. (2009). Caminos reales: raíces ancestrales del desarrollo vial. Una visión de integración suramericana. En Briceño Monzón, C. A. y Olivar, J. A. (Comp.). *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica* (pp. 139-163). Mérida: Universidad de Los Andes.
- Pérez González, M. L. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de estudios americanos*, 58(1), 33-60.
- Perroux, F. (1950) "Les espaces économiques". *Économie appliquée*, (3)1, 225-242.
- Romano, R. (2004). *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: El Colegio de México,. Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas.

- Rózga-Lute, Ryszard Edward; Hernández Diego, Celia. (2010). Los estudios regionales contemporáneos; legados, perspectivas y desafíos en el marco de la geografía cultural. *Economía, Sociedad y Territorio*, [Sin mes], 583-623.
- Sauer, C. O. (2006). La morfología del paisaje. *Polis*, 15. Recuperado el 18 agosto 2013 de <http://polis.revues.org/5015> ; DOI : 10.4000/polis.5015.
- Sica, G. (2010). Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. *Transporte y Territorio*, (3).
- Xammar, L. F. (1941). Elementos románticos y anti-románticos de Ricardo Palma. *Revista Iberoamericana*, (4), 95-107.
- Zamora, R. [2011]. Abasto urbano y economía en San Miguel de Tucumán a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. Los criterios de antiguo régimen. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. [En línea, 31 de enero de 2011]. Recuperado el 22 agosto 2013 en <http://nuevomundo.revues.org/60571> ; DOI : 10.4000/nuevomundo.60571.

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.

