

# Los espacios portuarios

## Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



# **Los espacios portuarios**

## **Un lugar de encuentro entre disciplinas**

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

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

2015

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

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

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

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

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

Colección Estudios / Investigaciones 51

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

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

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

CDD 301

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

*Decano*

Dr. Aníbal Viguera

*Vicedecano*

Dr. Mauricio Chama

*Secretaria de Asuntos Académicos*

Prof. Ana Julia Ramírez

*Secretario de Posgrado*

Dr. Fabio Espósito

*Secretaria de Investigación*

Dra. Susana Ortale

*Secretario de Extensión Universitaria*

Mg. Jerónimo Pinedo

## ÍNDICE

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

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

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

## Presentación

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

Los espacios portuarios no se limitan a ser uno de los marcos donde se desarrollan las actividades de los hombres en sociedad. Los espacios son estructuras sociales que condicionan a las otras estructuras que conforman la sociedad (Santos, 1990: 160). Al mismo tiempo, no son inmutables sino que están moldeados por el cambio histórico y, como instancia social, están dotados de cierta autonomía. Los espacios tienen formas durables por lo que condicionan a la sociedad por períodos de tiempo prolongados<sup>1</sup>. Esto es evidente en el caso de los puertos.

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

---

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



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

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

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

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

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

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

vista, la historia del puerto de Mazatlán situado en las costas del Pacífico mexicano. Ulises Suárez Estavillo indaga sobre el devenir de la pesca del camarón y el papel de sus empresarios durante el período 1949-1958. En cambio, Yasser Espinoza García y Héctor Manuel 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 fluviales<sup>2</sup> como a la circulación terrestre de

---

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

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel 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 secos<sup>3</sup>. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

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

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

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

---

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

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

## **Bibliografía**

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

# Faenados a contravención Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785

*Nicolás Biangardi*

Durante la segunda mitad del siglo XVIII las exportaciones de cueros del Río de la Plata crecieron de manera exponencial. Al mismo tiempo que aumentaba el comercio atlántico se produjeron dos hechos, íntimamente relacionados, que fueron decisivos para esa expansión. Por un lado, la expulsión de los jesuitas y la consecuente crisis del sistema misionero (Moraes, 2007). Por otro, la ocupación y formación de pueblos en el sector norte de la región Río de la Plata.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> En la actualidad existen dos posturas identificables en cuanto a la definición de los límites de la región Río de la Plata. Por un lado, algunos autores, como Julio Djenderedjian, defienden la existencia de una región amplia que abarcaba desde el sur de Brasil y las misiones paraguayas hasta la frontera sur de Buenos Aires incluyendo los territorios en los márgenes de los ríos Uruguay y Paraná. Esta delimitación está basada en las similitudes de las condiciones ecológicas, de los rasgos principales de ocupación poblacional y de la producción agropecuaria; es similar en su extensión a la cuenca hidrográfica del Plata aunque excluyendo el Chaco donde todavía existían poblaciones originarias no sometidas a las poblaciones de origen europeo (Djenderedjian, 2004: 248). Por otro lado, a partir del estudio de la circulación mercantil Fernando Jumar plantea una noción más restringida de la región. Según el autor, se puede entender la región Río de la Plata como un espacio económico homogéneo que integraba las dos bandas del río y que tenía como núcleo un complejo portuario compuesto por las ciudades puerto y un número indefinido de desembarcaderos informales. De esta manera, se pueden determinar los límites de la región detectando los flujos que remiten a fenómenos de circulación interna, como el traslado de trabajadores estacionales o la comerciali-

Ambas situaciones crearon una amplia frontera ganadera que pudo explotar el stock de ganado disponible en el área.

En este trabajo estudiaremos algunos aspectos de esa actividad productiva y de la circulación de bienes pecuarios dentro de la región a través del análisis de expedientes sobre embargos de cueros. Centraremos nuestra atención en los decomisos realizados en la Banda Oriental durante los años 1784 y 1785. Durante esos años se produjo una cantidad inusual de embargos. El fin de la guerra con Inglaterra había disparado las exportaciones de cueros, llegando en 1783 a 1.069.578 unidades (Garavaglia, 1987: 95). En 1784 las autoridades se vieron en la necesidad de poner freno a las faenas de cueros que parecían amenazar la existencia de ganado en la región. De esta manera, se dio origen a una actividad represiva que se desarrolló en dos etapas. La primera se corresponde con la acción del Cabildo de Montevideo que, por acuerdo del 29 de enero, determinó efectuar el reconocimiento de los cueros que eran trasladados en carros para hacer cumplir las prohibiciones de matar vacas.<sup>2</sup> Como consecuencia de esta decisión los regidores efectuaron algunos decomisos de cueros en los meses siguientes. Ese control realizado por los cabildantes se efectuaba en el nivel de la circulación y en teoría se restringía al territorio comprendido dentro de los límites de la jurisdicción del Cabildo, aunque en la práctica solía trascenderlo. La segunda etapa comenzó con el cambio de autoridades virreinales. El virrey Loreto ordenó el cese de las licencias para faenar, incluyendo la de los administradores del espacio misionero, y reemplazó al comandante de campaña. El cambio implicó tanto un aumento en la intensidad de la represión como que el control se efectuó no sólo en la circulación, sino también sobre los focos corambreros. Además, la acción se extendió sobre un espacio geográfico más amplio.

---

zación de alimentos frescos. En consecuencia, quedarían fuera de la región el área en torno al río Paraná, de más antiguo poblamiento, y los territorios de las misiones jesuíticas que a fines del siglo XVIII eran administrados por particulares (Jumar, 2012: 137-138). Utilizamos esta delimitación más restringida de la región Río de la Plata por lo que el sector norte comprende las dos bandas del río Uruguay, los territorios al norte de los ríos Yi y Norte y el área al norte de Maldonado lindante con la costa atlántica.

<sup>2</sup> *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 64.

En las páginas siguientes analizaremos esos decomisos intentando identificar a los actores intervinientes y tratando, al mismo tiempo, de situarlos en el contexto de la situación política del momento. Es decir, en el conflicto entre los hacendados montevidianos, los administradores misioneros y las autoridades virreinales.

### **Primera etapa. Los decomisos de cueros del Cabildo de Montevideo**

Como ya mencionamos, el 29 de enero los cabildantes de Montevideo, teniendo noticia de las continuas matanzas de vacas que se realizaban a pesar de las repetidas prohibiciones dictaminadas por el ayuntamiento, acordaron realizar el reconocimiento de los cueros que se introdujeran en la ciudad. Los cueros decomisados serían rematados y lo recaudado se repartiría en tres partes: una para la Real Cámara, otra para el aprehensor y la última para la reparación del Cabildo y el aumento de sus propios.<sup>3</sup>

El 9 de febrero el fiel ejecutor del Cabildo, Luis Antonio Gutiérrez, realizó el decomiso de 287 cueros de toro y novillo y 273 de vaca que eran transportados en 7 carretas del rey que provenían de San José<sup>4</sup>. Para el reconocimiento de los cueros recurrió a Miguel Ignacio de la Quadra y al comisionado del Pago de Chamiso, José Fernández, quienes determinaron que los cueros no eran de matadero ni de estancia sino que habían sido faenados por tropa de desolladores en la misma campaña. Además 85 de esos cueros (47 de vaca y 38 de toro y novillo) tenían marcas, muchas de ellas conocidas por los observadores.

El mismo día del embargo se presentó José de Alagón, vecino de Colonia de Sacramento afirmando que había comprado los cueros a hacendados establecidos de su ciudad y que en esa jurisdicción no existía ninguna orden que impidiera la matanza de vacas para el consumo de sus propios dueños. Luego con el objetivo de obtener algún lucro se había trasladado a Montevideo con la correspondiente licencia que presentaba. En otro escrito reafirmaba que los cueros los había conducido desde Colonia en las carretas de Juan Peralta, y no

---

<sup>3</sup> *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 64 y 65.

<sup>4</sup> *Expediente formado sobre ciento cincuenta y dos cueros embargados a Dn Josef Alagon por el Rexidor Fiel Ejecutor Dn Luis Antonio Gutierrez*. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

del rey, que allí no había prohibición y que los había comprado a los vecinos de aquel distrito como quedaba acreditado por la certificación competente. Además sostenía:

Que los cueros sean echos de faenas y no en matadero ni estancia como dicen (...), no es razon que perjudique el legitimo derecho que yo tengo de ello, por la adquisicion lisita, que tuve con la compra, y cuia acredite con documentos competentes para obtener la licencia de transportarlos (...)

...los ganados se transmigran de unos campos a otros, y este motivo contribuye tanto para que en mas remotas distancias se allen ganados de esta jurisdiccion quanto para que en las estancias de ella se marquen ganados de otra, que despues vuelvan a su querencia.

Con lo cual ponía en duda la legitimidad de la propiedad indicada por las marcas y veladamente denunciaba que los estancieros marcaban todos los ganados que se hallaban en sus establecimientos incluyendo los que no les pertenecían. Ante la persistencia del embargo, José de Alagón pidió una certificación del decomiso para poder reclamarle a los individuos que se los habían vendido. Finalmente, se remataron 152 cueros de vaca como “faenados a contravención”, pesaban en total 3.900 libras y fueron comprados por Francisco Antonio Maciel a 15 reales y medio por pesada (de 41 libras). Los que estaban marcados fueron presuntamente devueltos a sus dueños.

En este punto es necesario remarcar que las personas involucradas en el decomiso no eran jueces imparciales. Miguel Ignacio de la Quadra y Luis Antonio Gutiérrez eran dos de los más grandes hacendados de Montevideo.<sup>5</sup> Ambos habían hecho denuncias de tierras

---

<sup>5</sup> A partir del estudio de 54 relaciones mensuales de los cueros, el sebo y la grasa introducidos en Montevideo entre septiembre de 1784 y marzo de 1790, hemos identificado 30 individuos, de los 924 introductores totales, que concentraron el 38 por ciento de la producción en esos años. Podemos considerar a esas personas, descartando a José Llorens que era el mayor estanciero de Maldonado, como el núcleo de los hacendados montevideanos que tuvo su origen en las décadas anteriores y que se amplió en las siguientes con el ingreso de nuevos actores. Esos individuos eran: Juan Francisco García de Zuñiga, Manuel Pérez, Juan José Seco, María Francisca de Alzaybar, Fernando Mar-



de gran extensión más allá de los límites de la jurisdicción de la ciudad en los territorios antes pertenecientes al espacio misionero, como puede verse en los mapas que confeccionaron Sala de Tournon, de la Torre y Rodríguez (1968). Como a varios de los hacendados montevideanos, esas denuncias les permitían establecer lo que Osvaldo Pérez denominó estancia de alzados (Pérez, 1996: 166). Esas estancias eran grandes extensiones lindantes o cercanas a tierras realengas que contaban con unos pocos animales mansos pero que, sobre todo, se dedicaban a explotar las reservas de ganado cercanas a la propiedad. Es decir, un sistema de explotación ganadero a medio camino entre las vaquerías y la estancia de rodeo. Las denuncias de tierras y el registro de marcas permitía a los hacendados “legalizar” la explotación del ganado cimarrón recurriendo al argumento de que consistía en ganado de su propiedad que se había alzado. Esa situación tenía la ventaja adicional de liberarlos de la necesidad de gestionar permisos para faenar y de evitar los gastos que ello podía implicar. En consecuencia, los hacendados montevideanos se preocuparon por establecer controles sobre la circulación ya que tendía a asegurarles la exclusividad en la explotación del ganado cimarrón en perjuicio de los posibles changadores (Sala de Tournon, de la Torre y Rodríguez, 1967: 11).

Los días 20 y 28 de febrero el fiel ejecutor realizó dos nuevos decomisos. En el primero embargó 38 cueros que contenían marcas de diferentes vecinos cuando estaban por ingresar por el portón conducidos por el carretillero Juan Ruiz. El supuesto dueño, Pedro Maciel Paraguay, se ausentó cuando vio que se efectuó la aprehensión y nadie se presentó reclamando los cueros. En el segundo se incautaron 91 cueros de vaca en la pulpería que Diego García tenía en su casa de El Cordón. Los 129 cueros se remataron juntos el 20 de marzo a favor de Francisco Rodríguez que pagó 140 pesos y 7 y medio reales por las 3027 libras que pesaron los cueros

---

tínez, Francisco Antonio Maciel, Miguel Ignacio de la Quadra, Juan Esteban Duran, Juan Camilo Trapani, Domingo Bauza, Juan Antonio Bustillos, Luis Antonio Gutiérrez, Francisco Oribe, Juan Balbín de Vallejo, Manuel Vázquez de España, Francisco Hernández, Claudio Márquez, José Cardoso, Juan Pedro Aguirre, Manuel Salsona, Melchor de Viana, Martín José Artigas, José Agustín Viana, Bernardo Suárez, Andres Yáñez, Francisco Rodríguez, Catalina Ascorra y Tomás Estrada. (Biagardi, 2011).

a 15 y medio reales por pesada de 41 libras.<sup>6</sup>

Mientras tanto el 15 de marzo el juez comisionado del partido de Las Piedras, José Fernández de Cáceres, decomisó cuatro carros, uno de los cuales transportaba solamente cueros de vaca.<sup>7</sup> El comisionado ignoraba quién era el dueño debido a que los peones no conocían su nombre y

[...] conociendo por su vaja esfera por ser Indios desde luego lo ignorarian, no hizo mas pesquisa sobre este particular entendiendo que el Dueño de dichos cueros se le presentaría lo que no se verificó...

La declaración de dos de los peones es indicativa de por qué no sabían su nombre y nos da una idea de cómo podían conchabarse para un trabajo. José Molina contaba que:

[...] en el Arroyo de la Virgen estaban los carros (...) parados por falta de un peon y presentandole un hombre que le salió al encuentro que si queria conchavarse (...) y dadole seis pesos vino picando el carro pero que ni conoce quien le conchavó ni menos sabe de donde venian dichos carros...

Mientras tanto el 15 de marzo el juez comisionado del partido de Las Piedras, José Fernández de Cáceres, decomisó cuatro carros, uno de los cuales transportaba solamente cueros de vaca.<sup>8</sup> El comisionado ignoraba quién era el dueño debido a que los peones no conocían su nombre y

[...] conociendo por su vaja esfera por ser Indios desde luego lo

---

<sup>6</sup> Expediente formado sobre ciento veinte y nueve cueros embargados por el Rexidor Fiel Ejecutor Dn Luis Antonio Gutierrez. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

<sup>7</sup> Expediente formado sobre setenta y dos cueros que ha decomisado Josef Fernandez de Caceres Juez Comisionado de Las Piedras. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

<sup>8</sup> Expediente formado sobre setenta y dos cueros que ha decomisado Josef Fernandez de Caceres Juez Comisionado de Las Piedras. AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784.

ignorarian, no hizo mas pesquisa sobre este particular entendiendo que el Dueño de dichos cueros se le presentaría lo que no se verificó...

La declaración de dos de los peones es indicativa de por qué no sabían su nombre y nos da una idea de cómo podían conchabarse para un trabajo. José Molina contaba que:

[...] en el Arroyo de la Virgen estaban los carros (...) parados por falta de un peon y presentandole un hombre que le salió al encuentro que si queria conchavarse (...) y dadole seis pesos vino picando el carro pero que ni conoce quien le conchavó ni menos sabe de donde venian dichos carros...

Rodríguez, otro de los peones, declaró que:

[...] vio en las inmediaciones de la Capilla de Pintado unos carros cargados de cueros en rodeo y llegando a ellos (...) preguntó a los que estaban sentado inmediatos al fuego que si faltaba algun peon para ayudar a picar aquellos carros a lo que le contestó uno de ellos el mas bien portado y quien a su parece serian los cueros quieres conchabarte (...) el dueño de los carros y los cueros no lo conoce.

Un mes más tarde, Francisco de los Ángeles Muñoz, alcalde de segundo voto, declaró que el comandante de los campos de los ríos Yí y Negro le pidió que le entregue los cueros, carros y peones para proceder contra ellos porque esos cueros habían sido faenados “en los campos de su pertenencia”. Es decir, el comandante reclamaba su derecho a juzgar sobre las faenas realizadas en el territorio a su cargo. Ante el pedido, el alcalde mandó que se devuelvan los cueros “Para obviar disputas, y disenciones como es publico las hemos tenido”, con excepción de los 74 de vaca que se remataron de la manera habitual.<sup>9</sup> Este hecho es ilustrativo de cómo los cabildantes de Montevideo al trascender los límites de su jurisdicción chocaban con el accionar de otras autoridades. Además, nos introduce en una disputa que ya lle-

---

<sup>9</sup> Los cueros pesaron un total de 1712 libras y la subasta favoreció nuevamente a Francisco Rodríguez a 15 reales y medio la pesada de 41 libras.

vaba varios años pero que en los meses siguientes sufriría un cambio brusco en la relación de fuerzas.

Los hacendados de Montevideo habían entablado un pleito con los administradores de los pueblos misioneros por la propiedad del ganado existente en la rinconada formada entre los ríos Yí y Negro. Luego de la expulsión de los jesuitas la administración de las misiones pasó a manos laicas. En ese contexto, las autoridades de Yapeyú y la administración general de las misiones llevaron a cabo contratos con particulares para la producción de cueros y para ejercer la vigilancia dentro del espacio misionero. Luego de que entre 1773 y 1775 cumpliera esas funciones Cristóbal Castro Callorda, en 1779 se realizó un contrato con Domingo Igarzábal que, entre otras cláusulas, estipulaba que debía llegar a un acuerdo con los hacendados montevidianos para resolver las posibles disputas sobre la propiedad del ganado. Igarzábal trabajó en conjunto con Lorenzo Figueredo que había sido contratado por las autoridades de Yapeyú para controlar la zona entre los ríos Yí y Negro. En 1781 Antonio Pereira había reemplazado a Figueredo en la función de patrullar el área. Además, Pereira fue contratado para hacer faenas de cueros (Moraes, 2011: 253-254).

Como era de esperarse, los conflictos con los hacendados montevidianos no tardaron en llegar. El detonante fue el intento de Lazcano, administrador general de los pueblos misioneros, de establecer un veedor que controlara los cueros que ingresaban por el portón de la ciudad para detectar los que pertenecían a las misiones. En esta instancia, el Cabildo de Montevideo contestó desconociendo que los ganados situados al norte del río Yí pertenecieran a los misioneros, realizó juntas de hacendados y designó apoderados para que llevaran adelante el pleito ante las autoridades (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1968: 57). Los argumentos de los cabildantes eran los usuales en todos los juicios sobre derechos sobre ganado cimarrón o alzado. Generalmente se recurría a determinar el origen de los animales y a brindar datos que indicaran la manera en la que podrían haber migrado. En consecuencia, según el cabildo, el ganado vacuno provenía de las estancias de los vecinos de Montevideo ya que no podría haber cruzado los ríos desde el norte.<sup>10</sup> Sin embargo, el reclamo

---

<sup>10</sup> Los juicios sobre el derecho a vaquear ganado cimarrón en otras partes del área rioplatense comenzaron en el siglo XVII (ver: Barrera, 2010).

no tuvo eco ya que tanto el virrey Vértiz como el superintendente Sanz estaban de acuerdo con el argumento de la administración de los pueblos misioneros.

## **Segunda etapa. Los decomisos de cueros al inicio del gobierno de Loreto**

La situación cambió de manera brusca con la llegada del virrey Loreto en 1784. Éste sostuvo una política firme contra las faenas clandestinas, intentó combatir el contrabando y se mostró contrario a los intereses de los administradores misioneros y sus socios. El nuevo virrey suspendió las vaquerías de los pueblos misioneros, prohibió cualquier faena de ganado cimarrón, ordenó el embargo de toda la corambre que había sido realizada por Igarzábal y Pereira y destituyó a Antonio Pereira de su cargo de comandante, designando en su lugar a Félix de la Rosa (Moraes, 2011: 254 y 273). Además, Loreto entabló una disputa con el superintendente Francisco de Paula Sanz que duró hasta 1788, cuando la superintendencia dejó de existir y el virrey absorbió las funciones que correspondían al cargo desaparecido.

Al debilitar a sus principales competidores en la explotación de las reservas de ganado cimarrón, el virrey Loreto favoreció de hecho a los hacendados montevideanos (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1968: 58) (Moraes, 2011: 276). Ante la nueva situación, el Cabildo de Montevideo reanudó el pleito por la propiedad del ganado. El 28 de junio se realizó un cabildo abierto donde los “vecinos hacendados” se obligaban a pagar los gastos y nombraban a ocho de los hacendados para que señalaran apoderados en la ciudad y en Buenos Aires y para que “se junten para tratar y deliberar lo que mas convenga a los vecinos Hacendados”.<sup>11</sup> Lo que podemos considerar como un antecedente de la junta de hacendados de 1791 que constituyó el Gremio de Hacendados (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1967: 126).<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Las ocho personas designadas fueron: Tomás de Estrada, Juan Antonio Haedo, Domingo Bauza, José Más de Ayala, Juan Balvín Ballejo, Juan Romero, Francisco Sierra y (nuevamente) Miguel Ignacio de la Quadra. Según las firmas que constan en el acuerdo, ratificaron el acuerdo 78 vecinos, además de los 7 regidores de ese año. *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 74-81.

<sup>12</sup> Analizando el caso de Buenos Aires, Fernando Jumar y Javier Kraselsky

El virrey suspendió también las denuncias de tierras realengas hasta la resolución de un expediente sobre el “arreglo de los campos” y estableció un control sobre los cueros ingresados por el portón de la ciudad. Esto, sumado a la prohibición de faenar ganado cimarrón, favoreció de hecho a los hacendados montevideanos que ya habían realizados denuncias, tenían marcas registradas y, por lo tanto, podían argumentar que el ganado no era cimarrón sino que se había alzado de sus estancias.

El comienzo del gobierno del virrey Loreto dio así inicio a una nueva etapa con respecto a los decomisos de cueros en la Banda Oriental. Esa nueva etapa implicó un aumento exponencial en la cantidad de cueros embargados, en los changadores apresados en la campaña por realizar faenas clandestinas y en la amplitud del espacio que quedaba bajo vigilancia.

Desde junio de 1784, cuando había entrado en funciones el nuevo comandante de campaña, hasta marzo del año siguiente fueron decomisados 66.117 cueros. De los cuales: 45.800 correspondían a las vaquerías misioneras,<sup>13</sup> 15.989 a distintos decomisos realizados por Félix de la Rosa, 595 habían sido embargados por el comandante del fuerte de Santa Tecla, 3.578 por las partidas de resguardo y 155 por el coronel Reseguín en los pagos de Santa Lucía y Pintado.<sup>14</sup>

En cuanto a los presos, otra relación enviada al virrey el 12 de junio del mismo año muestra que mientras Antonio Pereira había remitido a Montevideo solamente 17 presos, luego de su destitución fueron apresadas 93 personas.<sup>15</sup> Es interesante destacar que en la mayor parte de los casos se trata de hombres solteros, muchos de ellos changadores y que algunos eran indios o mulatos.<sup>16</sup> Antonio Pereira, que formaba parte de los apresados, logró fugarse en una em-

---

(2007) consideran que las nuevas corporaciones surgieron porque el cabildo no podía asumir la representación de todos los intereses locales.

<sup>13</sup> 26.394 faenados por Antonio Pereira y 19.406 por Domingo Igarzábal.

<sup>14</sup> AGN Argentina, Sala IX 2-4-4.

<sup>15</sup> 54 fueron apresados por Félix de la Rosa, 15 por su segundo el Teniente de Infantería Francisco Lucero y 24 por las partidas de resguardo.

<sup>16</sup> AGN Argentina, Sala IX 2-4-5.

barcación rumbo a España para volver años más tarde para transformarse en un gran hacendado.<sup>17</sup> El hecho aunque desde la perspectiva actual puede parecer sorprendente, en realidad, no lo era para una sociedad de Antiguo Régimen donde la posición social era muy determinante y no existía la noción de igualdad ante la ley.

Los decomisos de cueros a particulares realizados por Félix de la Rosa continuaron durante todo 1785. De junio a diciembre de ese año efectuó otros 10 embargos, la mayor parte en campos situados al norte del Río Negro, remitiendo a Montevideo un total de 5547 cueros.<sup>18</sup> Cuando llegaban a la ciudad los cueros enviados por el comandante de campaña eran rematados en subasta pública. De noviembre de 1784 a diciembre del año siguiente tuvieron lugar ocho remates en los cuales el precio de los cueros osciló entre los 15 reales y los 19 reales y medio la pesada de 41 libras de los cueros que se encontraban en buen estado.<sup>19</sup> En el cuadro 1 se dan los detalles de esos remates junto a los tres que había llevado a cabo el cabildo durante los primeros meses de 1784.

En los años siguientes la intensidad del control sobre la circulación de cueros volvió a disminuir de manera considerable. María Inés Moraes indica que entre los años 1786 y 1804 solamente se efectuaron 29 decomisos de cueros por tratarse de tráfico ilegal de los mismos. Es interesante destacar que 24 de esos embargos tuvieron lugar en los años 1794, 1795 y 1796.<sup>20</sup> Lo que revela el carácter espasmódico que tenían las políticas represivas contra el contrabando y las faenas clandestinas de cueros. Una comparación entre esos años y los de 1784-1785, que estamos estudiando en esta ocasión, podría ser revelador de los motivos por los que tenían lugar esas políticas y de las razones por las que estas no podían perdurar en el tiempo.

---

<sup>17</sup> De hecho, fue uno de los apoderados nombrados por la Junta de Hacendados de 1802 (Sala de Touron, de la Torre y Rodríguez, 1767: 128).

<sup>18</sup> Según la relación que presentó Luis Antonio Gutiérrez, depositario de los cueros, el 8 de junio de 1786. AGN Argentina, Sala IX 2-5-1.

<sup>19</sup> AGN Argentina, Sala IX 2-5-2.

<sup>20</sup> 13 en 1794, 4 en 1795 y 7 en 1796. (Moraes, 2011: 266).

### Cuadro 1. Remates de cueros en Montevideo 1784-1785

Fecha	N° de cueros	Comprador	Precio en reales (en buen estado)*	Precio en reales (apolillados)*
24/2/1784	152	Francisco Antonio Maciel	15,5	
27/3/1784	129	Francisco Rodríguez	15,5	
31/3/1784	74	Francisco Rodríguez	15,5	
9/11/1784	2487	Manuel Diago	18,5	11
13/11/1784	3386	Manuel Diago	19	12
15/12/1784	3224	Sebastián Roso	19,5	12,5
5/2/1785	780	Bernardo Suárez	18,75	12
9/4/1785	1046	Manuel Diago	16,75	11,5
2/10/1785	1015	Manuel Diago	15	8
12/11/1785	1452	Sebastián Roso	15	8,5
24/12/1785	1537	Manuel Diago	15,5	11,75

\*Precio por pesada de 41 libras

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 64 Año 1784 y AGN Argentina, Sala IX 2-5-2

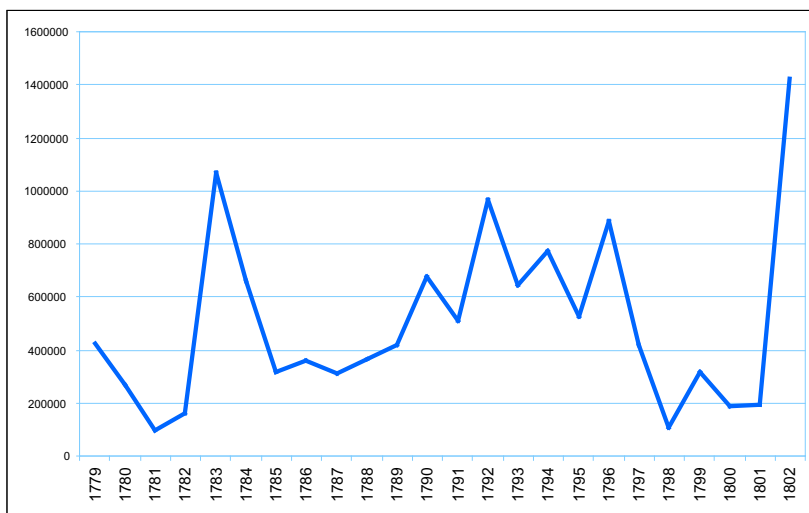
Sin embargo, a pesar de haber sido breve, la actividad represiva desplegada durante los primeros meses del gobierno del virrey Loreto tuvo importantes consecuencias. En primer lugar, la suspensión de las faenas misioneras y la represión de las partidas clandestinas de changadores tuvo como consecuencia una importante disminución en el total de los cueros exportados por la región Río de la Plata dentro del sistema legal español, que se mantuvo hasta 1790 (Gráfico 1). Es decir, durante todo el mandato del marqués de Loreto como virrey (1784-1790). Ese descenso solamente es comparable a los que tuvieron lugar durante las guerras con Inglaterra (1779-1783 y 1796-1801), únicos años en los que la exportación fue menor al medio millón de cueros.



Moraes (2011: 260) considera que otra consecuencia de la política de Loreto consistió en “un crecimiento imparable de ese mercado invisible que era el entablado con los portugueses”. Afirma que, según los informes del lado español, hasta la década de 1780 y la crisis del sistema misionero los campos situados al norte de río Negro mostraban “cierto orden”. Aunque la historiografía brasileña muestra que ese mercado existía (ver: Gil, 2002), al no estar registrado en nuestras fuentes es difícil medir su magnitud.

Esa política represiva tuvo, además, otra consecuencia. Ayudó a que los hacendados montevidEOS se consoliden como grupo social ya que debilitó a sus competidores en el acceso a los recursos. Sin los faenadores misioneros ni los changadores particulares los agentes económicos asentados en Montevideo tuvieron libre disponibilidad de las reservas de ganado cimarrón. Eran los únicos que podían eludir las restricciones a la explotación de esos animales al denunciarlos como alzados de sus estancias. De esta manera, en los años siguientes los hacendados montevidEOS efectuaron un proceso de avance sobre tierras y ganados que antes formaban parte del espacio misionero (Moraes, 2011: 271).

**Gráfico 1. Cantidad de cueros exportados por la región Río de la Plata, 1779-1802**



Fuente: Elaboración propia a partir de (Garvaglia, 1987: 95) para los años 1779-1784 y (Pérez, 1996: 159) para los años 1785-1802.

Los hacendados montevidianos retomaron su actividad corporativa con mayor intensidad luego que finalizó el gobierno del marqués de Loreto. En 1791 realizaron una junta de hacendados que nombró apoderados para que los representaran en todos los asuntos que eran de su interés. Por otro lado, reafirmaron sus intenciones de controlar la circulación de productos pecuarios. Ese mismo año varios hacendados presentaron una querrela contra el pulpero Antonio Rodríguez del pago del Pintado por abigeato.<sup>21</sup> En el juicio reaparecen las personas involucradas en los decomisos del cabildo de los primeros meses de 1784. Miguel Ignacio de la Quadra era uno de los denunciantes y Luis Antonio Gutiérrez era el alcalde de segundo voto. Se podría decir que, en este caso, los hacendados eran, al mismo tiempo, juez y parte. En la querrela, además de denunciar el delito cometido, reclamaban que se reconocieran los cueros en el portón de la ciudad como medio para evitar las faenas clandestinas. El año anterior Juan Francisco García de Zúñiga, electo regidor alférez real del cabildo de Montevideo, pretendió reflotar una petición que los hacendados habían realizado en 1786. Pero no tuvo éxito porque se encontró con la oposición del alcalde de primer voto que lo recusó declarando que:

En este Cavildo y sobre su mesa se halla un espediente firmado a instancia de algunos Vecinos de esta ciudad, en que esta firmado como parte el Señor Regidor Alferez Real., por el cual solicitaron por maio de 86 que por este Cavildo se dispusiese que los vecinos criadores alternatibamte. tubiesen autoridad para registrar é intervenir en todas las instrucciones de cueros sebo grasa &.a cuia instancia, que aun está pendiente, hicieron por medio del Sindico Procurador general, en que nadie tiene mas interes que dicho Señor Regidor por sea el vecino que tiene mas ganados, como es publico y notorio; y aqui está de manifiesto el interes que muebe a decir denulidad de la contestacion al oficio que puntualmente trataba delo mismo que ya el citado Sor. Regidor tiene pretendido como parte, en cuia parte pretendia ser tambien Juez solicitando contestar por si aun oficio en

---

<sup>21</sup> *Querrela contra Antonio Rodríguez alias el Maturrango por Miguel de la Quadra, Melchor de Viana, Manuel Duran y Juan José Seco por aceptar cueros robados en su pulpería.* AGN Uruguay, Archivo Judicial, Montevideo Civil 1 Caja 97 Año 1791.

que. se trata de su propio y particular interes.<sup>22</sup>

A pesar de haber sido infructuoso, el intento muestra, sin embargo, que existía una continuidad y coherencia en el accionar de los hacendados. La junta de hacendados de 1791 que nombró como apoderados a Juan Francisco García de Zúñiga, José Cardoso y Manuel Pérez, va a confirmar ese camino. Directa o indirectamente la política del virrey Loreto con respecto a la explotación del ganado y el control de la circulación fue propicia para que los hacendados montevidEOS se consoliden como grupo social.

## **Conclusiones**

En síntesis, la actividad represiva contra las faenas clandestinas de cueros desplegada en la región Río de la Plata durante los años 1784 y 1785 tuvo una intensidad inusitada para la época. Esta se debió principalmente a la política emprendida por el virrey Loreto que buscaba controlar la producción y circulación de cueros, especialmente en las zonas situadas al norte de los ríos Yí y Negro. Esa política favoreció a los hacendados montevidEOS que contaban con los medios institucionales para aprovechar la coyuntura favorable. En primer lugar, con anterioridad a la llegada de Loreto ya habían intentado controlar la circulación de cueros a través del cabildo, como lo muestran los decomisos que analizamos en el primer apartado. En segundo lugar, la suspensión de las faenas misioneras les permitió continuar, ahora casi sin oposición, el proceso de apropiación de las tierras y ganados situados al norte de los ríos Yí y Negro que realizaban de manera individual o a través del accionar corporativo. Finalmente, los controles beneficiaban a los hacendados frente a otros competidores eventuales, ya que contaban con denuncias de tierras y marcas registradas para eludir las restricciones.

En consecuencia, si bien es probable que las medidas tomadas por el virrey Loreto hayan tenido incidencia en la reducción de la cantidad de cueros exportados legalmente por la región y quizás también en un posible crecimiento del contrabando durante los años de su gobierno, esa política parece haber sido fundamental para la con-

---

<sup>22</sup> *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo*, Anexo Volumen 17, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1942, pp. 357.

solidación de los hacendados montevidéanos como actores sociales con peso dentro de la región. Tanto en su capacidad de apropiarse de recursos económicos fundamentales para su actividad como en su eficacia como grupo de presión en la negociación frente a las autoridades virreinales.

Queda pendiente una investigación que de cuenta de los decomisos de cueros realizados en otros contextos para poder compararlos con los analizados en este trabajo. En este sentido, puede ser que una comparación con los embargos realizados en los años 1794, 1795 y 1796 nos brinde indicios sobre las razones que propiciaban estos episodios en los cuales se intensificaba el control de la circulación y la represión de las faenas clandestinas y del contrabando en la región.

## **Bibliografía**

- Barriera, D. (2010). Derechos, justicia y territorio: asignación de derechos sobre ganado cimarrón en la justicia ordinaria Santafesina (Gobernación del Río de la Plata, siglo XVII). En Conte, E. y Madero, M. (Eds.). *Entre hecho y derecho: tener, poseer, usar, en perspectiva histórica*. Buenos Aires: Manantial.
- Biangardi, N. (2011). Llegar al puerto. La circulación de productos pecuarios en un área de la región Río de la Plata. *Quintas Jornadas de Historia Económica*, Montevideo: Asociación Uruguaya de Historia Económica.
- Djenderedjian, J. C. (2004). ¿Un aire de familia? Producción ganadera y sociedad en perspectiva comparada: las fronteras rioplatenses a inicios del siglo XIX. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas = Anuario de Historia de América Latina*, (41), 247-274.
- Garavaglia, J. C. (1987). *Economía, sociedad y regiones*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Gil, T. L. (2002). *Infêis Transgressores: os contrabandistas da fronteira (1760-1810)* (Tesis de maestría). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Río de Janeiro.
- Jumar, F. y Kraselsky, J. (2007). Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes de Buenos Aires ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, (7).
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En Fradkin, R. (Dir.). *Historia de la*

- provincia de Buenos Aires. Tomo 2. De la conquista a la crisis de 1820.* Buenos Aires: Edhasa.
- Moraes, M. I. (2007). Crecimiento del Litoral rioplatense colonial y decadencia de la economía misionera: un análisis desde la ganadería. *Investigaciones de historia económica*, (9).
- Moraes, M. I. (2011). *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis de doctorado inédita). Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Pérez, O. (1996). Tipos de producción ganadera en el Río de la Plata colonial: la estancia de alzados. En Azcuy Ameghino et al. *Poder terrateniente, relaciones de producción y orden colonial*. Buenos Aires: Fernando García Gambeiro.
- Sala de Touron, L., de la Torre, N. y Rodríguez, J. C. (1967). *Estructura económico-social de la colonia*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos.
- Sala de Touron, L., de la Torre, N. y Rodríguez, J. C. (1968). *Evolución económica de la Banda Oriental*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos.

## Los autores

### **Arturo Ariel Bentancur Díaz**

Profesor titular de Historia Americana en la Universidad de la República (Uruguay). Licenciado en Ciencias Históricas por la misma institución y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Últimas publicaciones: *La familia en el Río de la Plata a fines del período hispánico. Historias de la sociedad montevideana* (2011), *Muerte y religiosidad en el Montevideo colonial. Una historia de temores y esperanzas* (coautoría, 2008) y *Amos y esclavos en el Río de la Plata* (coautoría, 2006).

### **Nicolás Biangardi**

Profesor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y Magister en Historia por la Universidad de Tres de Febrero. Su trabajo de investigación indaga sobre la producción y circulación de productos pecuarios en la región Río de la Plata durante el siglo XVIII. Actualmente se desempeña como docente en la cátedra de Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

### **Maximiliano Camarda**

Licenciado en historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, en donde se encuentra finalizando la maestría y el profesorado. Doctorando en la Universidad Nacional de la Plata. Becario Tipo I de CONICET. Sus problemáticas de investigación giran en torno a la sociedad y economía Hispanoamericana durante el siglo XVIII. Participa del proyecto titulado "Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplaten-

ses, 1779-1810". También se encuentra participando del grupo de investigación GESMar de la UNMDP.

### **Claudia Carut**

Magister en Gestión Ambiental Urbana (UNMDP), Profesora y Licenciada en Geografía (UNLP). Profesora Adjunta de la Cátedra de Geografía de los Espacios Marítimos (UNLP) y del Seminario de Política y sociología ambiental (UTN). En la actualidad está desarrollando su tesis doctoral *La metropolización costera de la Región metropolitana de Buenos Aires. Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90*. Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas / Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Posee más de 35 trabajos publicados en libros, congresos y revistas arbitradas referidas a la cuestión costera y ambiental.

### **Gustavo Chaliar**

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Docente del Departamento de Humanidades, UNS. *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Cuaderno N° 1 de la Colección Cuadernos de historias del sur Bonaerense, Bahía Blanca, Ediuns, 2010. "Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano", en *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, 2011, pp. 43-54. "Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)", en *Argentina de puertos* 2013, pp. 269- 294.

### **Miguel Ángel De Marco (h)**

Doctor en historia, investigador del CONICET-IDEHESI, Nodo IH (Rosario), docente de posgrado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de Historia de la Universidad del Salvador en Buenos Aires. Director del Centro de Estudios del Desarrollo Regional de Rosario. Sus libros relacionados con la temática son: *La batalla por el puerto de Rosario* (1999), *Santa*

*Fe en la transformación argentina* (2000), *Carlos Sylvestre Begnis, en el desarrollo del litoral argentino* (2005), *La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario* (2007), y en coautoría *El puerto de los rosarinos* (2006). En prensa *Ciudad Puerto, Universidad y desarrollo regional, 1919-1968*.

### **Lina Constanza Díaz Boada**

Historiadora por la Universidad Industrial de Santander (UIS), Magister en Historia UIS, y Doctoranda en Ciencias Sociales UNLP. Investigadora en el CHAyA, IdIHCS –CONICET-UNLP. Últimas publicaciones: “Los discursos historiográficos sobre Nación y Nacionalismo en Colombia, 1986-2010”, *Pandora revue d’études hispaniques*, 2012, vol. 11, pp. 135-152; “Imaginario social en la reproducción de la violencia: aproximación a la identidad del indio y el ladino en Guatemala”. *Aletheia*, 2012 3(5), [http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front\\_page](http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front_page); en co-autoría “Protesta indígena y movimiento social en Colombia. Apropiación política de La María–Piendamó (Departamento del Cauca, Colombia)”, en *Historia contemporánea de Colombia. Conflicto armado, régimen político y movimientos sociales*, 2012, pp.405-444.

### **María Claudia Errecart**

Profesora en Historia, UNLP. Actualmente cursa una Maestría en Historia en la UNTreF. Adscripta a la cátedra de Historia Argentina I, en la FaHCE (UNLP). Docente en nivel Medio. Investigadora en carácter de colaboradora en el IdIHCS-CHaYA/UNLP-CONICET.

### **Yasser Orlando Espinoza García**

Licenciado en Estudios Internacionales por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Historia (UAS); Alumno del Doctorado en Ciencias Sociales (UAS). Publicaciones: co-autor de *Norteamericanos en el Paraíso: inversiones y turistas en Mazatlán (siglo XX)*.

### **Antonio Galarza**

Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y becario posdoctoral del CONICET. Se desempeña como docente en dicha Universidad, en el área Historia Americana. Sus temas



de investigación versan sobre la economía y la fiscalidad en Buenos Aires entre fines del período colonial y mediados del siglo XIX. Ha publicado artículos de investigación en revistas científicas de Argentina, Colombia y Perú.

### **Javier Gerardo Kraselsky**

Profesor recibido en la Universidad Nacional de La Plata, Magister en la Universidad Nacional de Febrero y Doctor en Historia en la Universidad Nacional de La Plata. Su área de especialización es el comercio y las instituciones del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Actualmente ejerce la docencia en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es autor de “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX* (2007) y del artículo “De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794”, *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 2007. Además integra el proyecto radicado en la Universidad Nacional de La Plata denominado “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

### **Luis López Molina**

Profesor de la Universidad de Cádiz (España). Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (2013). Máster en Gestión Logística (2009), Máster en Gestión Portuaria (2007), Máster en Organización e Ingeniería de la Producción - Dirección de Plantas Industriales (2005), Técnico Superior en Comercio Internacional (1998). Publicaciones: *Claves de Éxito para la Elaboración y Promulgación de la Constitución en una ciudad Sitiada* (2013); *Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812* (2012).

### **José Mateo**

Doctor en Historia (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España), Magister en Historia (UNIARA, Huelva, España), Licenciado en

Historia (UNICEN, Tandil, Argentina). Profesor Titular Ordinario de Historia Argentina (UNMdP) e Investigador Independiente del CONICET con lugar de trabajo en la Estación Hidrobiológica Puerto Quequén. Director del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESmar-UNMdP). Ha publicado recientemente los libros *Cosechando el mar en lanchas amarillas* y *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, y los artículos “Estrategias de la anchoíta en un mar de tiburones. Las pymes conserveras marplatenses durante la valoración financiera (1975-2006)”, “Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama (1989-2010)”.

### **Isabel Paredes**

Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín V. González), Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Luján), Magister en Historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero). Últimas publicaciones: “La Carrera del Paraguay”, *América Latina en la Historia Económica* (en prensa).

### **Victor Pereyra**

Profesor y licenciado en Historia de la UNLP, diplomado y especialista en investigaciones históricas de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad de Cantabria – Santander – (España) y doctor interuniversitario en Historia de la UNdeMP. Docente e investigador categorizado en la Cátedra Historia General IV de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Ha publicado trabajos en diversas revistas especializadas nacionales y extranjeras. e *De Infanzones a Patricios. Reconstrucción de una elite de poder urbana en la villa de Castro Urdiales entre los siglos XIV al XVI*. (en prensa)

### **Héctor Manuel Pimienta Fernández**

Licenciado en Sociología (2004-2009) y Maestría en Historia (2010-2012) por parte de la UAS. Doctorante en Historia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, en Tijuana B.C., México.

### **Betina Clara Riva**

Licenciada y doctoranda en Historia por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Trabaja las áreas de historia social, del derecho e historia de la sexualidad. Ha participado publicando en actas de congresos específicos desde el año 2007. Ha publicado entre otros en el volumen conjunto “Ayer, hoy y mañana son contemporáneos”, 2010 y “Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente” (en prensa).

### **Ulises Suárez Estavillo**

Licenciado en Economía, Licenciado en Comercio Internacional (Facultad de Ciencias Sociales Universidad Autónoma de Sinaloa); Maestría en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt); Candidato a Doctor en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt). Profesor de asignatura de la Facultad de Ciencias Sociales (UAS) en el área de desarrollo económico e historia económica; colaborador del cuerpo académico “desarrollo y migración” de la misma Facultad.

### **María Evangelina Vaccani**

Profesora en Historia graduada en la Universidad Nacional de La Plata. Profesora de Historia Argentina y Latinoamericana de la Universidad del Este. Está culminando su Maestría en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, especializándose en los estudios de fiscalidad en el Antiguo Régimen investigando la Aduana de Buenos Aires en el periodo 1774-1810. Investigadora del Centro de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

### **Marcelo Weissel**

Licenciado en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica, F. F. y L. UBA. Doctor Universidad de Buenos Aires, área Arqueología. Director Programa Historia Bajo las Baldosas, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Titular Arqueología Urbana y Subacuática Universidad Nacional de Lanús. “Un naufragio de Buenos Aires” (2011) y “Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires” (2009).

Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides. Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos 2011. Historiador Porteño 2009.

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

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

