

# 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>Oswaldo Victor Pereyra</u> .....	13
<u>El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)</u> <u>Luis López Molina</u> .....	27
<u>Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo</u> <u>Arturo Ariel Bentancur</u> .....	52
<u>Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799</u> <u>Maximiliano Camarda</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>Javier Kraselsky</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>Antonio Galarza</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.

# El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México

*Yasser Orlando Espinoza García*  
*Héctor Manuel Pimienta Fernández*

## **Introducción**

El presente trabajo consta de dos partes; en el primer apartado se explica el impacto económico que generó el turismo extranjero, principalmente proveniente de Estados Unidos, durante gran parte del siglo XX, y que se vio reflejado en el mejoramiento de la infraestructura turística y urbana del puerto.

La segunda parte del trabajo se centraliza en mostrar los impactos culturales y sociales que ocasionó esa afluencia constante de visitantes estadounidenses, a través de sus prácticas cotidianas, lenguaje, música, y actividades deportivas realizadas por los mismos. Provocando un contacto cultural con las nuevas expresiones observadas por los habitantes porteños; las cuales, muchas de estas actividades, fueron adoptadas por los residentes, pasando a formar parte de la cotidianidad mazatleca.

Por último, el objetivo principal de este trabajo es mostrar que el turismo no es sólo un fenómeno que se limite al plano económico, sino que se enfrenta a un intercambio social y cultural entre visitantes y residentes. Este intercambio puede manifestar una resistencia entre los actores sociales; sin embargo, muchas de las veces son apropiadas y representadas como parte de su cultura, teniendo algunas modificaciones, como fue el caso de la sociedad Mazatleca.

## **El desarrollo del turismo como actividad económica**

Mazatlán es un puerto ubicado en el Estado de Sinaloa al Noroeste-

te de la República Mexicana, que se encuentra entre los Estados de Sonora, Durango, Nayarit y parte de Chihuahua; bañado por las aguas del Mar de Cortez perteneciente al Océano Pacífico, lo que permite tener una gran diversidad de especies marinas (Marlín, Pez Dorado y langostinos principalmente), propios de la región, y que son importantes para la realización de actividades como la pesca deportiva.

Mazatlán nace históricamente como una población porteña, de manera natural, puesto que desde los tiempos de la colonia, servía como sitio de paso de algunos mercaderes, exploradores y bandidos (piratas), que cursaban las aguas del litoral de la Nueva España (Román, 2009: 43). Sin embargo, fue hasta principios del siglo XIX cuando empezó a tener una importancia comercial, ello debido a la gran cantidad de mercancías, muchas de ellas de contrabando, que eran introducidas al territorio a través de este espacio geográfico del noroeste mexicano. Este constante tráfico de mercancías, destinadas en su mayoría a abastecer los centros mineros ubicados en las cercanías (Cosalá y el Rosario), propició que el nuevo gobierno independiente, a través de la Junta Constitutiva de Gobierno Mexicano, lo declarara puerto en febrero de 1822 (Santamaría y Espinoza, 2011: 12).

El siglo XIX ha sido históricamente significativo, ya que fue en este periodo donde hubo un enorme crecimiento en la economía porteña, provocado principalmente por el intenso flujo comercial originando un aumento considerable de la población, que de 500 personas que constituían a Mazatlán en 1828, pasó a 6 673 en 1854, y posteriormente a finales de este mismo siglo ya eran 17 852 habitantes (Román, 2009: 28). Este crecimiento poblacional que se suscitó en esta centuria, se propició esencialmente por la enorme cantidad de visitantes que recibía el puerto, en su mayoría extranjeros provenientes de Estados Unidos o países europeos como Alemania e Inglaterra, y que en su mayoría optaban por quedarse a vivir en el puerto, estableciendo algunas casas comerciales.

El constante tráfico de personas provenientes de otros países originó una cultura hospitalaria entre los habitantes porteños, y que eran constantemente señalados por los propios visitantes en sus libros de viajeros. Como fue el caso de Herman Melville, novelista norteamericano, quién visitó el puerto a mediados de dicho siglo, haciendo referencia en su escrito sobre la calidez de los ha-

bitantes de Mazatlán (Schobert y Hernández, 2006: 184).

Por otra parte, este enorme flujo de visitantes extranjeros en el siglo XIX provocó la construcción de algunos hoteles como, el *Hotel de France* en 1870, el *Central* en 1881, y el *Nacional* en 1884 (Román, 2006: 195). Sin embargo, el turismo como actividad económica en Mazatlán tendría sus inicios hasta principios de la siguiente centuria, con la expansión de las vías de comunicación, ya que propició una mayor conectividad del puerto con Estados Unidos, que ha constituido desde los inicios de este sector económico el principal mercado. La llegada del ferrocarril a las playas mazatlecas en 1909, por parte de la empresa ferroviaria *South Pacific*, de origen estadounidense (Santamaría y Espinoza, 2011: 14), significó una nueva opción para los visitantes provenientes del vecino país del norte, ya que para esos años el barco constituía la única vía de comunicación segura, debido a que los caminos eran deplorables e inseguros haciéndolos intransitables.

En 1923 se efectuó la apertura del hotel *Belmar* (Santamaría, 2002: 7), que representa el primer hotel ubicado frente al mar, es decir, con una visión turística, ya que aprovechaba el paisaje originado por el mar, lo que representaba un deleite para los paseantes. Este suceso simboliza el inicio de la infraestructura turística del puerto, ya que en los años posteriores a su construcción vendrían a edificarse nuevos establecimientos de hospedaje que tendrían como principal atractivo los atardeceres mazatlecos frente al mar.

En la primera mitad del siglo XX, el turismo tenía un impacto menor en la economía del puerto sinaloense, debido a que era el comercio, actividad heredada del siglo anterior, la que constituía la principal fuente económica porteña, así como la minería que se practicaba en los poblados aledaños. Sin embargo, a nivel federal, el turismo empezó a generar un gran impacto en el PIB nacional (Producto Interno Bruto), ya que sólo en 1938 se generó 8.2 millones de dólares para el país (Fernández, 1991: 342). Sería a partir de la década de los 50's del siglo XX, cuando aparecerían con mayor intensidad la actividad turística en Mazatlán, así como también la pesca comercial.

La Segunda Guerra Mundial marcó una coyuntura en la actividad turística a nivel mundial, y Mazatlán no quedaría fuera de este fenómeno. Pues al quedar devastada Europa, que contenía a los principales países turísticos del mundo, tales como, Francia, Inglaterra,

Italia, Holanda, entre otros, esto debido a los estragos del conflicto bélico, las agencias turísticas internacionales tuvieron que reorientar los flujos turísticos hacia otras regiones del globo, viéndose beneficiadas algunas zonas de América y Asia, entre las que destaca México, Centroamérica y el Caribe.

Fue a partir de 1945 cuando se intensifica el flujo de visitantes estadounidenses al puerto de Mazatlán de nueva cuenta. Sin embargo, a diferencia de la centuria pasada, esta vez sería principalmente con fines lúdicos y no comerciales. Esto también se explica debido al crecimiento del poder adquisitivo de la clase media norteamericana como resultado de la posición triunfante por parte de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Para darnos cuenta de la cantidad de turistas que llegaron a México en los años posteriores del conflicto bélico, es preciso señalar que a finales de la década de los 40's y principios de los 50's, se tenía un impacto económico por año de 156.1 millones de dólares por concepto de turismo a nivel federal (Guajardo, 1995: 42). Aunque es necesario mencionar que los datos estadísticos no eran muy confiables debido a la época. Sin embargo, si nos muestran un parámetro del desarrollo que estaba teniendo esta actividad económica. Para estas mismas fechas sólo existían dos centros turísticos de *Sol y Playa* de importancia en México: Acapulco y Mazatlán; pero estos se encontraba en condiciones muy precarias, tanto en su infraestructura, como en su cultura turística.

Mazatlán para 1951 sólo contaba con 12 hoteles debidamente registrados ante la Secretaría de Turismo, que sumaban un promedio de 419 cuartos disponibles (Secretaría de Turismo; 1951: 26), esto representaba un problema para la incipiente industria de los placeres mazatleca, puesto que, en las temporadas de mayor auge de turismo extranjero la infraestructura no era la suficiente, por lo que en ocasiones se le pedía a los mismos pobladores ofrecer sus hogares a los turistas. Este tipo de problemas sucedían porque en estos años existía un temor por parte de los empresarios locales por invertir en este sector económico, ya que preferían dirigir sus capitales a la pesca comercial; así mismo existía una ausencia de cadenas internacionales de hoteles y restaurantes que se establecieran en el puerto sinaloense. Sin embargo, en las décadas siguientes esta condición cambiaría producida principalmente por el incremento de la afluencia turística,

lo que generó oportunidades de inversión en diferentes actividades de la industria del ocio porteña.

Por otra parte, un suceso preponderante en la vida de turística de Mazatlán sería la finalización de la carretera *México-15* en 1948 (Santamaría, 2002: 48), misma que conectaría al puerto sinaloense con la frontera sur de los Estados Unidos. Este suceso permitió la aparición de una nueva modalidad de turistas, la cual hasta entonces era desconocida para el puerto, que sería el *Turismo de Caravana* o *Turismo Carretero*, que consistía en el uso exclusivo de las carreteras como vía de comunicación, y la llegada de turistas norteamericanos mediante los famosos *Trailers House* (Casas Rodantes). Este tipo de turismo generó una gran derrama económica para el puerto sinaloense, ya que hasta antes de la era de la aviación, el automóvil representó por muchos años el principal transporte utilizado por los turistas norteamericanos.

A finales de la década de los 50's el turismo como sector económico estaba teniendo un crecimiento favorable. Sin embargo, para estas fechas, la pesca comercial y el comercio constituía los principales motores de la economía local. Por otra parte, se anunciaban constantemente la llegada de capitales extranjeros a través de las cadenas internacionales de hoteles y restaurantes, pero sólo quedaba en rumores que nunca llegaron a concretarse. Este tipo de fenómenos causaban ambientes de incertidumbre sobre el futuro de la industria turística de Mazatlán. A pesar de ello, para estas fechas llegaba un promedio de 3 mil turistas estadounidenses en épocas primaverales, utilizando principalmente tres medios de transportes: el automóvil, el avión y el ferrocarril; dejando una derrama económica alrededor de 200 mil pesos (El Sol del Pacifico, 1958: 2).

En la segunda etapa de la década de los 60's, y parte de los 70's, se presentó el mayor crecimiento de afluencia turística extranjera en Mazatlán, y esto se vio reflejado en las cifras de la época, ya que 1967 llegaron a Mazatlán alrededor de 75 mil turistas provenientes de Estados Unidos (Santamaría, 2002: 24), y para 1970 eran 293 mil 258 visitantes de ese mismo país. Esta cifra seguiría incrementándose en los primeros años de la década de los 70's, hasta llegar a su máximo punto que representó el año de 1974 con la llegada de 604 mil 277 estadounidenses (Santamaría, 2005: 57). Posteriormente llegarían

años de crisis en afluencia del turismo extranjero puesto que en los años siguientes las cifras de visitantes extranjeros no superarían las 200 mil personas, provocando que a partir del año de 1975 fuera el turismo nacional el que llegaría en mayores cantidades al puerto de Mazatlán, dejando al turismo extranjero en un segundo plano. Sin embargo, no disminuiría la importancia de este último ante los empresarios turísticos locales, debido a que a pesar de que llegaba en menores cantidades, la derrama económica que generaba en ocasiones era mayor a la del turista nacional.

Este crecimiento de la afluencia turística extranjera en los años mencionados generaría un impacto en el desarrollo de la infraestructura turística y urbana del puerto de Mazatlán, sobre todo en lo que tiene que ver en la construcción de hoteles y restaurantes; y la creación o mejoramiento de los servicios públicos, con la finalidad de prestarle un mejor servicio a los visitantes. Ya que a finales de la década de los 60's comienza un incremento favorable en la constitución de empresas con giro turístico, como se ve reflejado en 1967 donde se constituyeron nueve empresas, de las cuales seis eran hoteles y restaurantes, dos agencias turísticas y una sola empresa se dedicaba a prestar otro servicio turístico (véase anexo 1). Las agencias turísticas eran constituidas principalmente para ofertar los servicios de caza y pesca deportiva, que para esas fechas representaban las principales actividades turísticas de Mazatlán, junto con el *Carnaval*. Estas empresas constituidas en este año la más importante sería *Inmuebles Mazatlán S. A.*, con un capital inicial de 2 millones de pesos; teniendo como principales inversionistas a los señores Ezequiel Tortolero y Carlos Ortega.

El periodo de 1967-1979 se efectuó el mayor crecimiento de la infraestructura turística de Mazatlán, siendo el año de 1974 donde más empresas de giro turístico se constituyeran con alrededor de treinta y nueve inversiones, de las cuales veinte correspondían a hoteles y restaurantes, dos agencias turísticas, y diecisiete empresas que tenían que ver con otros servicios, sobre todo lo que tenía que ver con los transportes. En este año la mayor inversión la harían los señores Sergio De Cima Guereña, Sergio De Cima, Arturo Mela García, Arturo Ramos y Héctor Arriaga, en la constitución de la empresa *Hoteles Palmar S. A.*; con un capital inicial de 40 millones de pesos, lo cual re-

presentaba una inversión muy alta para la época, lo que nos dice que estos empresarios locales que también tenían inversiones en la pesca, para estas fechas, ya miraban al sector turístico como una actividad económica importante donde podían arriesgar sus capitales, puesto que este mismo año, como se dijo anteriormente, fue el que más crecimiento tuvo en la afluencia turística internacional.

Aunado al crecimiento de la infraestructura turística del puerto sinaloense, también se generó un crecimiento en la infraestructura urbana, que desembocarían en la pavimentación de las principales avenidas, el mejoramiento de los servicios públicos, la construcción de parques y plazuelas; y la realización de una serie de actividades que tenían que ver con el embellecimiento de la ciudad. Por otra parte, el crecimiento del turismo como actividad económica propició mayores fuentes de empleos para los porteños y mejoró en alguna manera la calidad de vida de los residentes; debido a que se diversificaron las actividades económicas que se tenían (pesca y comercio), y que para los años posteriores a la década de los 70's, el turismo representaría la principal actividad económica de Mazatlán, aunque el turismo internacional disminuiría en su afluencia.

Después del año de 1974 hubo una disminución considerable de la infraestructura turística de Mazatlán, provocado por la baja en la afluencia turística internacional que sembró de nuevo incertidumbre entre los inversionistas locales e internacionales que tenían pensando inyectar sus capitales en este sector económico. Esta disminución de visitantes estadounidenses quizás fue provocada por la creación de nuevos centros turísticos *planeados* en el país como: Cancún, en Quintana Roo, que se encuentra en la región de la *Riviera Maya*; y el desarrollo de otros destinos tradicionales como, Puerto Vallarta, en el Estado de Jalisco. Estos nuevos centros turísticos que surgieron en la década de los 70's representaron una fuerte competencia para el puerto sinaloense, sobre todo en lo que tiene que ver con temas como: la infraestructura turística y urbana, promoción turística y vías de comunicación. Sin embargo, Mazatlán a partir de estas mismas fechas empezó a tener la llegada en mayor cantidad de turismo nacional, sobrepasando en números al turismo extranjero. Pero el turismo extranjero nunca perdería importancia debido al alto poder adquisitivo de estos visitantes, que

aunque en números no competían con el turismo nacional, en derrama económica muchas de las veces superaban enormemente al visitante mexicano.

### **El ambiente turístico y las adopciones culturales en la sociedad porteña del siglo XX.**

El puerto de Mazatlán cuenta con lazos históricos con lo extranjero; hombres –viajeros y migrantes- además de culturas que han llegado a sus playas por diversas razones bajo distintos contextos. Dando así un particular siglo XIX donde el comercio interior y exterior fue una de las principales características económicas porteñas, y en términos culturales esto se manifestó en la conformación de una sociedad cosmopolita a razón de la nacionalidad de sus habitantes. Donde la influencia francesa, alemana, española, inglesa, entre otras más, dejaron huella en las calles, casas, plazuelas, familias y prácticas sociales.

Si bien los antecedentes históricos de Mazatlán están vinculados con la presencia cultural exterior, para todo el siglo XX ello no sería la excepción. Así como la industria del turismo trajo dinámicas económicas propias a diferencia de las del siglo XIX, ello del mismo modo se presentó en el campo cultural.

Para la vigésima centuria Europa ya no fue más el referente socio-cultural de Mazatlán, sino Estados Unidos, el vecino histórico quien además de ser una de las potencias mundiales tras las guerras bélicas del siglo XX, fue el país de origen de sus principales visitantes: los “gringos”. Bajo esta tónica, ¿qué trajo el turismo además de una alza en la economía local?, es decir, ¿cómo impactó culturalmente la llamada “industrias sin chimeneas” en el puerto a lo largo de su conformación y desarrollo como destino turístico?

Por un lado, el turismo visto como una actividad económica hace alusión al desarrollo de capitales, dándose generalmente beneficios urbanísticos y socioeconómicos para el lugar donde se ejerce; pero al mismo tiempo tiene efectos socioculturales tanto para aquellos que viajan en calidad de turistas así como en las sociedades receptoras de ellos. Dentro de sus principales efectos, de acuerdo con Montaner Montejano (2002:63) están:

Efectos de aculturación y de imitación, es decir, se reproducen unos cambios en las pautas y hábitos de la cultura de la sociedad receptiva, al estar expuesta a las pautas, hábitos y costumbres de la sociedad emisora. Este efecto puede ser a la inversa también. Por ejemplo: horarios, actividades de descanso, comidas, vestido, trato humano, pautas sexuales, etc..

A reserva de lo denominado por autor como “efectos de aculturación e imitación”, este mismo plantea que el turismo en términos generales a nivel mundial ha traído beneficios a las sociedades y culturas receptoras de dicha práctica, ello debido a que:

El turismo permite tanto en las regiones como en los países una modernización de la sociedad. El turismo permite también una ampliación de los horizontes del pensamiento de los habitantes de los destinos por un cambio de actitudes étnicas y una disminución de prejuicios de carácter nacional” (Montaner Montejano, 2002: 63).

Otros analistas del turismo bajo la concepción cultural del mismo no están posicionados en ver a dicha actividad solamente bajo una expresión “positiva”, sino como en el caso de Oscar de la Torre (1976: 11), este ha señalado que:

Desafortunadamente no siempre podrá hablarse de repercusiones positivas del turismo en el campo social y de la cultura, principalmente en aquellos países que son más sensibles de influencia por sus estructuras socioeconómicas en vías de desarrollo y que presentan un alto grado de influencia de visitantes. Esta susceptibilidad se manifiesta más señaladamente en cambios conomocionales provocados en el área de la gastronomía, del vestuario, de las manifestaciones folklóricas, del idioma, de las costumbres, etc. Son de tal manera relevantes estos cambios, que algunos centros turísticos que prioritariamente superviven gracias a esta actividad, han llegado a perder su propia identidad para convertirse en una mas informe de modas y costumbres importadas de ningún país.

En torno a ello, en el trabajo monográfico de María A. Mozo (2005: 16-17), se establece que el turismo tiene efectos socioculturales para las sociedades receptoras, los cuales son:

[...] impactos sobre la gente, es decir, los efectos que sobre los residentes de las comunidades anfitrionas tienen las asociaciones directas e indirecta con los visitantes, a los que habría que añadir los efectos de la actividad turística y los encuentros sobre los mismos individuos que practican el turismo y sus sociedades de origen.

Más allá de determinar si los efectos del turismo ejercen un bien o un mal para la sociedad receptora, lo que aquí nos ocupa e interesa es resaltar y abordar lo que tiene relación a los cambios culturales, como lo señala Montaner Montejano, generados a través del mencionado fenómeno económico y social, el cual está sujeto a tiempos y espacios determinados a través de la historia.

Con el desarrollo de esta actividad en Mazatlán, este lugar dejó de estar condenado a ser “sólo un puerto de pescadores” como en algún momento llegó a aparecer en la prensa local *El Sol del Pacífico* (1951) de mitad de siglo. Asimismo, el auge del turismo de la segunda parte del siglo XX, que tuvo como característica ser norteamericano principalmente, se reflejó en la aparición de hoteles frente al mar con patrones en infraestructura y diseños con base a las demandas de los visitantes estadounidenses (Santamaría, 2002: 56), así también en la creación de restaurantes con nombres “raros” (Vega, 2002: 134), siendo ello una expresión del ambiente creado en Mazatlán bajo la sintonía de lo que algunos autores han denominado *americanización*. Que básicamente esto último ha hecho referencia a la influencia estadounidense en el resto de las sociedades occidentales.

Evidentemente el turismo se desarrolló en un ambiente nacional y local marcado por lo que en el discurso oficial hacían llamar Progreso y Modernidad, términos aparecidos mayormente de forma cotidiana tanto en los medios escritos como electrónicos. En el caso de Mazatlán, los actores principales de esa actividad como lo solían ser los viajeros norteamericanos fueron, como se planteó líneas arriba, los que comenzaron dándole vida y marcando las pautas para las

características de dicha actividad en el puerto.

Sin duda la industria del turismo en Mazatlán representó para parte de la población local y regional una alternativa laboral. Por lo que la integración de los mazatlecos y connacionales arribados a este punto del noroeste mexicano a esta actividad económica se fue incrementando paulatinamente. Por lo tanto el acercamiento cultural se generó de igual manera.

El idioma oficial heredado a los estadounidenses y aprendido, teórica y prácticamente por los habitantes de *la Perla del Pacífico* fue un ejemplo. En la segunda mitad del XX las escuelas de la enseñanza del inglés cobraron mayor importancia. Incluso hasta en el Canal 7 de la televisión local de señal abierta se destinaron espacios para difundir dicho idioma. Otros más adquirieron el conocimiento del inglés a través de la música, del cine, de la televisión, de la radio, asimismo por la interacción constante con los “gringos” ya sea en los lugares de trabajo (hoteles y restaurantes) o en las playas y calles porteñas por medio del abordaje directo a los “gabachos”.

Otras prácticas y gustos también generaron parte de las influencias culturales. La música y los íconos del rock como Elvis Presley tuvieron un impacto en la sociedad mexicana en general así como en la del puerto. Mazatlán a diferencia de las demás ciudades del estado de Sinaloa, de acuerdo a testimonios aún vivos pertenecientes a esa época, fue el lugar referente en cuanto a grupos musicales que reproducían con mayor rapidez aquellas melodías del movimiento rockandrolero estadounidense. Fue común en este fenómeno de adopción cultural que llegaran agrupaciones que se jactaron de ser parte de la “onda rock”, mismas que tomaron los nombres con las cuales eran reconocidos bajo denominaciones en inglés, así también el estilo de vestimenta, peinados y forma de moverse dentro del escenario, estas muy apegadas a como lo hacían los íconos rocanroleros estadounidense e ingleses. Un grupo que hizo época en *la Perla del Pacífico* fueron Los Rangers. Sin embargo, a lo largo del XX otros más se le sumarían.

La vestimenta también fue un elemento que forma parte de los rasgos distintivos de la población porteña en relación con la influencia extranjera. Así como la mayoría de los visitantes provenientes del sur de Estados Unidos, principalmente de California y Texas, llegaron

al puerto con sus estilos e indumentaria “ligera” o para el descanso, casual más que formal, dichas formas fueron adoptadas en Mazatlán. Los norteamericanos fueron los que introdujeron los trajes de baño a este punto del noroeste mexicano cuando la moral porteña aún no lo permitía del todo a los habitantes nativos. Al paso de la segunda mitad del XX las mujeres de Mazatlán –jóvenes en su mayoría- cambiaron aquellos trajes de baño amplios de una pieza por prendas más diminutas o lo que se conoce actualmente como bikini. Algo también similar como en el caso del pantalón y la minifalda.

Para los hombres los shorts, o en otras partes de la república mexicana conocidos como bermudas, se trasladaron no sólo a las playas en donde comúnmente los veían portándolos norteamericanos montados sobre las olas en esa práctica denominada surf (surfing en inglés), sino también se convirtió en una prenda de uso cotidiano y quizá hasta el siglo XXI un elemento identitario de la forma de vestir del habitante de Mazatlán.

Así como las mencionadas, una serie de influencias más ha recibido Mazatlán a raíz de la llegada del turismo norteamericano a sus costas. En la medida en que esta industria se convirtió en una de las más importantes en la localidad, la incorporación de la población a una dinámica constante frente “al otro”, como en el caso de los fenómenos fronterizos- ha propiciado un acercamiento constante con aquello ajeno y externo con el que no sólo ha entrado en interacción por medio de los medios de comunicación y la comercialización de mercancías, sino por el simple hecho de estar compartiendo un mismo espacio, unas mismas playas y calles. Fue pues a través de esa interacción constante y presencial con los norteamericanos –turistas- como los *patasaladas* han conformado su identidad siempre con y frente a lo ajeno, lo externo, más tarde adoptado y en muchos de los casos transformado en lo que a elementos culturales se refiere.

## **Conclusiones**

Podemos mencionar que el puerto de Mazatlán desde el siglo XIX tiene una constante visita de extranjeros, esto debido a que representaba el puerto comercial más importante del Noroeste de México, ello propició que se generara una cultura hospitalaria de los habitantes y con ello una actitud más flexible de las costumbres y prácticas socia-

les que traían consigo dichos visitantes foráneos. Posteriormente con el mejoramiento de las vías de comunicación terrestre (el ferrocarril y las carreteras), se incrementa la afluencia de visitantes extranjeros provenientes principalmente de Estados Unidos, pero a su vez, la llegada de estos visitantes tenían fines lúdicos y no comerciales.

Este crecimiento de visitantes norteamericanos que se vio más palpable en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, sobre todo en la década de los 60's y 70's, alimentó las expectativas e ilusiones de los empresarios locales por invertir en este sector económico, haciéndolo a través de la construcción de hoteles, restaurantes, agencias turísticas, transportes, entre otras empresas que prestaban algunos servicios turísticos.

Este crecimiento del turismo como actividad económica desencadenó una mejora en la infraestructura urbana de Mazatlán y el mejoramiento de los servicios públicos, ocasionando una mejor calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, esto no se limita sólo al impacto que dejó el turismo en lo económico, sino también al impacto cultural y social que dejaron los turistas norteamericanos en esas épocas de mayor afluencia. Prácticamente el puerto estaba *americanizado*, puesto que existió una gran influencia en la música, en el lenguaje y la realización de algunos deportes que en años anteriores eran ajenos a la población porteña como *El Surfing*, y el *Golf*, y que posteriormente se convertirían en deportes adoptados y practicados por la población de Mazatlán, al grado que en la actualidad se organizan torneos internacionales donde participan ciudadanos mazatlecos.

Por último señalar que el turismo es un fenómeno multidimensional, que toca aspectos tanto económicos, culturales y sociales; puesto que al interactuar el turista con el visitante se genera un contacto cultural, en donde se ponen en juego ideas, tradiciones, costumbres, prácticas, simbolismos, en sí, una serie de elementos culturales que pueden ser rechazadas o adoptadas por cada uno de ellos.

## **Bibliografía**

- de la Torre Padilla, O.(1976). *El turismo, fenómeno socioeconómico y cultural. Conceptos generales*. México: Textos Universitarios.
- Fernández Fuster, L. (1991). *Historia General del Turismo de Masas*. Madrid: Alianza.

- Guajardo Bonavides, M. (1995). *Relatos y desarrollo del turismo en México*. México: Porrúa.
- Informe de la Secretaría de Turismo (1951) [junio]. Acapulco: [Secretaría de Turismo].
- Montaner Montejano, J. (2002). *Psicología del Turismo*. España: Síntesis.
- Mozo, M. A. (2005). El turismo como causa de un nuevo proceso de transculturación en comunidades indígenas. Caso: Parque de Nieve y Área Recreativa Batea Mahuida (Trabajo final para título de grado). Licenciatura en Turismo, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Román Alarcón, R. A. (2006). *La economía del sur de Sinaloa*. México: Difocur.
- Román Alarcón, R. A. (2009). *Mazatlán en el siglo XIX*. México: Juan Pablos.
- Santamaría Gomez, A. (2002). *El nacimiento del turismo en Mazatlán 1923-1971*. México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Román Alarcón, R. A. (2005). *Del alba al anochecer, el turismo en Mazatlán (1972-2004)*. Culiacán, México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Santamaría G. A. y Espinoza García, Y. O. (2011). *Norteamericanos en el Paraíso: Inversiones y Turistas en Mazatlán (siglo XX)*. México: Joselyn.
- Schobert L. y Hernández N., E. (Comps.). (2006). *Raíces de Mazatlán: fundación, política, música y viajeros*. México: Once Ríos.
- Vega Ayala, E. (2002). *El día en que tembló en Mazatlán y otras crónicas*. México: Cronopia.

### **Archivos**

Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa; (sección III: constitución de empresas).

Periódico *El Sol del Pacífico*, de Mazatlán, Sinaloa.

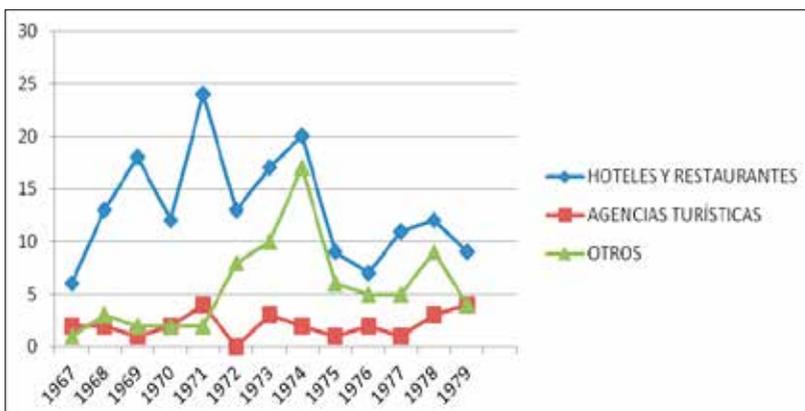
## Anexo

### Anexo: 1. Cuadro de constitución de empresas turísticas 1967-1979.

AÑO	HOTELES Y RESTAURANTES	AGENCIAS TURÍSTICAS	OTROS	TOTAL
1967	6	2	1	9
1968	13	2	3	18
1969	18	1	2	21
1970	12	2	2	16
1971	24	4	2	30
1972	13	0	8	21
1973	17	3	10	30
1974	20	2	17	39
1975	9	1	6	16
1976	7	2	5	14
1977	11	1	5	17
1978	12	3	9	24
1979	9	4	4	17

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos recopilados en el Archivo del Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa, Sección III (constitución de empresas).

### Gráfico de constitución de empresas turísticas 1967-1979



## 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.

