

Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



Los espacios portuarios

Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

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

2015

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

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

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

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

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

Colección Estudios / Investigaciones 51

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

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

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

CDD 301

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

Decano

Dr. Aníbal Viguera

Vicedecano

Dr. Mauricio Chama

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana Julia Ramírez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Dra. Susana Ortale

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

ÍNDICE

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

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

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

Presentación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

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

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

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

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la ilustración, plantean los cruces que se dan entre las representaciones y la realidad del puerto de la Boca.

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales² como a la circulación terrestre de

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

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel Pairedes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

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

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

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

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

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

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

Bibliografía

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

Una Hada en La Boca

Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”

Marcelo N. Weissel

Introducción

Hay y no hay, hay mucho y no hay nada. Los muelles y su infraestructura está hecha a nuevo, pero no hay barcos. La modernidad no ha muerto sino que nos deja despojos constantes de desigualdades y conflictos y esto se identifica de sobre manera en las riberas del Riachuelo de Buenos Aires. Y de allí que el tiempo que nos toca vivir rebosa de oxímorones y representaciones contradictorias de lo que vivimos. Oxímoron es una figura literaria lógica, que consiste en usar dos conceptos de significado opuesto en una sola expresión, lo que genera un tercer concepto. En este trabajo intentamos reunir conceptos contradictorios sobre la representación portuaria de La Boca, utilizando para tal fin una lectura crítica e interpretativa de los contextos de la post modernidad a la luz de los cambios en la filosofía de la ilusión (Dicken, 2009).

El barrio de La Boca nos presenta con su vasta historia, conceptos de magnificencia y decadencia, conceptos opuestos por doquier que funcionan como fuentes de cultura material y simbólica a la identidad contemporánea de porteños, ciudadanos y portuarios. Así aparecen los millonarios contra los bosteros, las cornucopias y las pobrezas, imágenes materiales y literarias, reproducciones en papel o en pantalla digital, personas visitantes y habitantes boquenses, restos arqueológicos y proyectos para inversores que se unen en un concierto musical de *festinas lentes*. Sí, rápido pero despacio, tal el lema del Ateneo Popular de La Boca, cuyo distintivo social es una tortuga con una vela, que navega en el espacio de la imaginación.

Estudiando en detalle los símbolos presentes podemos bocetar los alcances cognitivos, que se instalan como referentes icónico-sociales. Esta clase de estudios son una vía para comprender la matriz histórica de un puerto que dejó de tener sus funciones intrínsecas, que pasó a un estado de “inactividad” física y legal, pero dónde su simbolismo no se desactivó, está latente, resonando en los límites de la herencia para con el presente.

En este sentido, el registro arqueológico histórico de La Boca del Riachuelo concentra temas clásicos de la historiografía de Buenos Aires, sobre el nacimiento de la ciudad, su puerto, su economía política, su población migrante, y sobre la supuesta constitución hegemónica de la Argentina moderna, contra todas las heterotopías posibles que encuentran en La Boca, a uno de los lugares posibles de nacimiento del tango, hoy declarado patrimonio de la humanidad. Es que la modernidad humana no ha dejado espacio para el azar, embebiendo las causas cotidianas en un nihilismo reactivo útil al *status quo* de las contradicciones, de las historias de contaminación, tango, inmigrantes, pobres de ayer y de hoy, sirenas y un Hada en La Boca.

En suma, se presenta el marco contextual desde dónde se desarrolla una metodología para interpretar la presencia de una figurina Art Nouveau donada por un artista de Caminito al Museo Arqueológico de La Boca. Esta figurina integra un conjunto de materiales de asociación disímil y por tanto portuaria. Si de heterogeneidad se trata, la cultura material del puerto es por definición una serie infinita de enseres útiles al laborioso desplazamiento humano, tanto en sus aspectos empíricos como simbólicos.

Desde el puerto inactivo: imagen de una arqueología post moderna

En la historia de la humanidad, las alegorías de las sirenas y de las musas, son figuras clásicas de la cultura occidental greco romana. Las mismas fueron utilizadas en el barrio de La Boca de manera reciente de los últimos diez años para dar fuerza a mensajes alternativos o bien para invocar la inspiración de los artistas y de los museos. Sin embargo, existen otras figuras en la representación de lo fantástico e inexplicable de vivir en sociedad. Creemos que las hadas, al igual que las sirenas y las musas, acercan visibilidad a lo subalterno en la historia y el presente para cuestionarnos acerca del significado de los

discursos dominantes, cuya legitimación se impone desde el ejercicio del poder (Guevara 1988).

¿Qué hace un hada en un puerto pampeano inactivo? Y... una cosa son las hadas art nouveau capitalistas y otra las luchas políticas boquenses, pero si revemos el uso de las simbologías ocultas en la historia de La Boca, que incluye la labor de indígenas y africanos, de anarquistas y huelguistas, hay un paralelismo de mensajes subalternos acallados sobre el cual debe hacerse referencia para entender la inactividad del puerto.

El 29 de marzo de 2011 el juez federal de Quilmes, Luis Armella, declaró como “*zona crítica de protección especial con servidumbre de paso ambiental*” (CIJ 2011) a la cuenca del Riachuelo, ante un pedido de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). De esta forma, el magistrado dispuso la prohibición preventiva de navegación de cualquier embarcación sobre la cuenca. Para cumplir con la norma, Armella solicitó a la Prefectura Naval Argentina que [...] *en forma inmediata instruya a los miembros de esa Fuerza de Seguridad sobre el alcance de la presente manda, a los fines de dar inmediato y efectivo cumplimiento a la suspensión preventiva de la navegación fluvial comercial en el Río Matanza-Riachuelo*. Un puerto negro, inactivo, oscuro y lleno de expectativas inactivas se desarrolla sobre márgenes, muelles y chimeneas sin humo.

Desde el puerto inactivo, el Museo Arqueológico de La Boca del Riachuelo (MusA Boca), propone una postura. A lo largo de los últimos 17 años ha construido un marco interpretativo teórico práctico con arraigo local. Se propone el lugar para el desarrollo del conocimiento y la reafirmación de los objetivos elaborados por la Comisión Pro Rescate Arqueológico de La Boca y Barracas fundada en el año 1995, a la luz de grandes obras públicas de muelles y desagües, puentes y viviendas, como la obra de control de inundaciones, el saneamiento habitacional de conventillos y la construcción del puente de la autopista Buenos Aires La Plata. En el año 2012, con la necesidad de comunicar las experiencias, comienza a funcionar un espacio virtual en la red mundial de información: el Museo Arqueológico de La Boca (Figura 1), una propuesta de comunicación para popularizar los contenidos de la historia patrimonial cultural de La Boca del Riachuelo frente al *status quo* general inmóvil, falto de voluntad de

gestión del patrimonio cultural del puerto. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tiene mucho trabajo hecho en la gestión del patrimonio arqueológico del Riachuelo, como búsqueda de certezas físico-empíricas, su desarrollo incluye actividades de difusión, capacitación, comunicación permanente con las personas e instituciones barriales, académicas y gubernamentales. Los trabajos de arqueología urbana desarrollados entre 1995 y 2012, han incluido trabajos académicos, de rescate, y de gestión participativa educacional, con el patrimonio histórico arqueológico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, incluso desde el comienzo de la nueva Constitución de la Ciudad. Desde esa praxis profesional se han conseguido resultados de impacto social, como el caso del proyecto de refuncionalización de la Barraca Peña, del descubrimiento del carguero español de Puerto Madero o de la difusión de la arqueología urbana para muchas comunidades escolares en el marco del Programa Historia Bajo las Baldosas de la Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires.

Sin embargo estos trabajos, aún a pesar de su difusión mediática, no superan las barreras de lo efímero, tienen escaso impacto social donde pesa la distancia existente entre la sociedad, su pasado y la preservación del patrimonio cultural. ¿Qué hace entonces la arqueología en un barrio que se encuentra declarado legalmente en emergencia urbanística y ambiental?; un barrio donde la necesidad por el saneamiento habitacional se liga a la rehabilitación patrimonial, de la gente y de sus cosas tanto presentes como heredadas. Este cuadro de situación, fija un estado a partir del cual discutir la historia misma del barrio y del puerto. Todo lo que está allí materializado toma un nuevo rol protagónico. El objetivo que guía al MusA Boca coincide en la crítica de esta situación, busca proveer investigaciones teórico prácticas innovadoras y nos impulsa a rever los imaginarios modernos.

En síntesis, hablamos desde el MusA Boca, una iniciativa virtual que busca pensar, entender y popularizar los contenidos de la historia patrimonial cultural de La Boca del Riachuelo para identificar capitales sociales y potenciales arqueológicos, valorizarlos y prevenir impactos sobre recursos culturales no renovables. Su direccionalidad es educativa proyectual, de aprendizaje de técnicas para el reconocimiento y la gestión del lugar donde se vive.

Puerto desolado imagen de concomitantes aguas negras

Como vemos, el estado de situación de emergencia ambiental, se repite como argumento de peso sobre el espacio urbano y portuario. Esta situación afecta las lecturas que hacemos desde la post modernidad. Por tanto y en todo de acuerdo con la normativa vigente, o al menos lo que nuestra imaginación nos permite percibir, las políticas de los estados que componen el ACUMAR fijan la atención en conducir el deseo de las personas hacia un saneamiento definido, en el desarrollo del proyecto humano, en la superación de las contradicciones permanentes, en las realidades o ilusiones, en el mantenimiento del puerto inactivo. Aquel mismo desde donde arribaron y partieron los sueños de la gente de otrora. Allí, entre los recuerdos y el presente se encuentran capturados múltiples deseos en condición de inmanencia y fuerza activa consciente e inconsciente de y en lo social. Las necesidades, los deseos y los derechos de las personas se expresan día a día, y encargados de cubrir las necesidades cotidianas, se tornan en actividad inmanente. Son inmanentes pues integran en forma física el devenir cotidiano de la gente en su forma material. Con una lectura de los deseos del pasado podemos interpretar que algunos de ellos se han hecho realidad, se han materializado en un paisaje arqueológico portuario, heredado como patrimonio cultural; otros no lo han hecho o bien sucumben bajo los mandatos del poder económico, reafirmando la lucha por los espacios de enunciación y de visibilidad de la diferencia (Bhabha 2000).

Entonces, ¿qué es lo que afecta a las personas del puerto? ¿Es la inmanencia cotidiana inmodificable? ¿Cuáles son los lazos que afirman la indiferencia a las contradicciones? ¿Cuáles son los cantos de sirenas?

Es difícil encontrar las motivaciones; más bien es plausible de estimar que nada motiva nuestras prácticas, nada las legitima y nada las muestra estar en contacto con las formas en que son las cosas. La visión de la captura del deseo de las personas triunfa gracias al desarrollo del nihilismo reactivo descrito por Richard Rorty (1989). Un nihilismo de la voluntad sin sentido, del vale todo y nada, frente al cual ya no tenemos la capacidad para superar la contingencia. El nihilismo tomó el puerto y lo convirtió en “inactivo”. No más movimientos navales, no más trabajo para muchos, poniendo un freno a la

superación social, al bienestar y a la voluntad de *communitas* (de Espósito 2003). En *The Banalization of Nihilism* (1992) Karen Carr analiza la respuesta anti fundacionista al nihilismo. Carr sostiene que a pesar de que la sociedad siente un relativismo paralizante y subvierte las herramientas críticas, el nihilismo alegre sirve para el día a día, con la simple aceptación de la ausencia de sentidos. Tal desarrollo, concluye Carr, es alarmante. Si aceptamos que todas las perspectivas son igualmente no vinculantes, a continuación, la arrogancia intelectual o moral, determinarán qué perspectiva tiene prioridad. Peor aún, la banalización del nihilismo crea un ambiente donde las ideas se pueden imponer por la fuerza y el poder crudo puede determinar las jerarquías intelectuales y morales. Así, el nihilismo pierde sus connotaciones de crisis y se convierte en una característica de la vida humana. El desafío: producir significado dentro de un conjunto metafísico que no esté desconectado de las propias y múltiples condiciones de existencia material, una empresa creativa individual pero más que nada social y colectiva.

Es como destaca el Álbum Negro del Quinteto Negro de La Boca:

[...] a La Boca se la indica como un lugar de inmigrantes europeos, con determinada idiosincrasia, pero hoy tenemos otros tipos de inmigrantes que otros denuestan, pero nosotros no. Nosotros los reivindicamos. La Boca es una casta de cabecitas negras que resiste (Vitale 2012), declara Pablo Bernaba a raíz de la presentación del segundo CD del quinteto, luego de su primera edición llamada Tangos Contaminados.

Las aporías oximorónicas que llegan a nosotros en los símbolos boquenses preanunciaron las herencias post modernas de hoy. Preanunciaron aquello que provino del puerto y llegó en barco por el Riachuelo a pisar la tierra moderna e instalar por caso el nihilismo de la voluntad sin sentido, del vale todo y nada. Hoy La Boca conforma un paisaje cultural que envuelve, extraña, aliena la posibilidad de comprender. El puerto de La Boca fue desplazado de su lugar activo y sus testimonios asumieron un rol patrimonializado para el comercio con el turismo extranjero. La Boca no se comprende como algo responsablemente humano sino como algo

colorido y comercial. Está más cerca de lo inhumano, de la alienación y de la antropización al máximo. De construirlo pareciera ser un fenómeno sólo para entendidos, donde el lenguaje de los roles sociales contemporáneos es una de las estrategias de la sociedad moderna para fijar los significados y los estereotipos de quienes ejercen el poder.

Sin embargo de la desolación, la contaminación ambiental y de las aguas negras surgen casos heterotópicos, como la llamada *Lufanía*, la musa lunfarda del tango, una musa de la jerga técnica lunfa que representa, para los otros no incluidos, a una lingüística desconocida. O bien la presencia y uso de figuras narrativas fantásticas y artísticas. Así se hacen lugar en el escenario, las hadas, mariposas, libélulas, tortugas, para encontrar un lugar en la ilusión, el cariño, la ternura, el encanto, la belleza de las personas.

El hada en La Boca: imagen de los símbolos activos del puerto

Durante los trabajos arqueológicos de finales de siglo XX se tomó contacto con el artista plástico de La Boca, encargado de la comisión de prensa y difusión de la Asociación Artistas Plásticos de Caminito, de nombre Pedro Gulkis, tal su seudónimo en referencia al beso de las gaviotas en idioma inglés, gull: gaviota, kiss: beso. (Figura 2). Desde la constitución del MusA Boca, se comenzaron tareas de revisión de lo actuado con anterioridad. Dentro de este análisis se encuentra la revisión de una colección de objetos donados por Gulkis al museo, entre los cuales se encuentran un souvenir apoya pluma del primer vuelo espacial humano leyenda “BOCTOK 12-IV-1961 CCCP” en honor a la Unión Soviética, el tallado grotesco de una mano en madera blanda sin señas particulares, un nudo de pino de El Dorado, Misiones, con la escritura “Hna. Abelina 1971”, un cenicero metálico con la leyenda “Aviso Escorteur Commandant Bory” y una escultura de tipo figurina antropomorfa femenina con alas de libélula de un hada estilo Art Nouveau en actitud de atención, datada para el período comprendido entre 1890 y la segunda mitad del siglo XX la cual se encuentra adherida con pegamento plástico a un fragmento de roca de cuarzo e inclusiones naturales metálicas (Figuras 3 y 4). Se decidió trabajar con la lectura interpretativa de esta misma dada su antigüedad y simbolismo para el barrio.

La metodología técnica interpretativa

A los fines de la lectura interpretativa de un hada en La Boca se seleccionaron en primera fase los antecedentes del caso como una obra de arte moderno, con la historia propia de la historia del arte europeo. En segunda fase se buscaron las lecturas culturales de estas figuras desde y en el terreno contemporáneo de La Boca. En tercera fase se revisaron las lecturas histórico-simbólicas del pasado (Guevara 1988), para finalmente: proponer una interpretación a la luz de la filosofía de la ilusión aplicada el barrio de la ribera.

Las Hadas Art Nouveau

El arte nuevo o Art Nouveau surge en el contexto del Modernismo como el término con el que se designa a una corriente de renovación artística desarrollada a finales del siglo XIX y principios del XX. Según los distintos países, recibió diversas denominaciones: Art Nouveau (en Bélgica y Francia), Modern Style (en Inglaterra), Sezession (en Austria), Jugendstil (en Alemania y países nórdicos), Liberty o Floreale (en Italia), y Modernismo (en España).

Como señala Fontbona (2002:220): “El Art Nouveau fue un estilo artístico de alcance masivo, puesto de moda hasta la vulgarización, por la Exposición Universal de París de 1900. Se manifestaba especialmente en las artes aplicadas: decoración, mobiliario, artes gráficas [...] y su vocabulario plástico lo constituían formas voluptuosas, elaboradas con pretextos vegetales y elementos naturales insólitos y coloristas, además de la presencia a veces de figuras antropomorfas, casi siempre femeninas, procedentes del mundo de la fábula. A menudo los artistas modernistas son artistas integrales, pues no sólo diseñan edificios, sino los muebles y otros enseres de uso diario. Así pues muchos arquitectos modernistas son también diseñadores, pues sus creaciones no se limitan al edificio en sí, dado que también elaboran su decoración y los utensilios que ha de contener. Consecuentemente se dio en arquitectura, pintura, escultura y en las artes decorativas (muebles, herrajes, lámparas, joyas, carteles, etc.). Este vocabulario formal, utilizado hasta la saciedad en la primera década del siglo XX, para adornar los elementos más cotidianos, desde ceniceros hasta tickets de espectáculos, no era sin embargo una creación de los decoradores al servicio de la exposición de París 1900, sino que surgía de la iconografía de uno de los estilos más exigentes y profundos del

ochocientos final, el Simbolismo. El Simbolismo fue un movimiento cultural interdisciplinario que se expresaba más por lo que sugería que por lo que describía. En la época en que el Naturalismo o incluso una de sus derivaciones más afortunadas, el Impresionismo, cargaban el énfasis de su creatividad en la representación de la realidad externa, otros artistas se sintieron más llamados a crear un mundo imaginado que explicase mejor verdades profundas”.

El estilo del Art Nouveau, identificado también con la denominación Modern Style es un arte nuevo, identificable con el estilo moderno. El Art Nouveau es un arte que en vez de representar retazos de la vida cotidiana, como hacía el Naturalismo, se basó en la fantasía, especialmente la derivada del mundo de las hadas y de los cuentos ancestrales. Fue tal su triunfo que en seguida se vulgarizó a gran escala, en tres o cuatro años la expresión “Modern Style” vino a designar todos los hallazgos Art Nouveau que habían sido reducidos a la vulgaridad a través de la producción en masa y hasta hay quien opina que la Exposición Universal de 1900 fue a la vez el apogeo y el final del Art Nouveau, precisamente por la vulgarización que desencadenó de este estilo.

Precisamente la irradiación de estos contenidos y contenedores de significado arriban a nuestras costas en medio de las historias socio-migratorias de la historia humana en Sudamérica cuyos alcances no finalizaron sino que son ejemplo de continuidad; historias de inmigrantes, artistas de La Boca y estudiosos de los puertos.

Lecturas culturales contemporáneas de hadas y sirenas de La Boca.

Los cantos de las sirenas, las musas y las lufanías son motivo de alegorías plásticas y narrativas contemporáneas en la cultura de Buenos Aires. Funcionan como contrapuntos del *status quo* cultural. Tal es el caso de la obra de Jacqueline Tagger Halter y la obra de teatro “Benito – Una obra sobre la vida de Benito Quinquela Martín”, dos creaciones del barrio de La Boca.

El Facebook Salven a las Sirenas 2012,¹ se describe a sí mismo como Empresa: *Clean of Riachuelo*. Su objeto, es enaltecer los valores de los niños boquenses. Universidad: *Univ. Neptuno*. Escuela secundaria: *Esc. Poseidón Corral Rojo*. Historial por año: nació el 3

¹ <http://www.facebook.com/salven.alassirenas?fref=ts>

de octubre de 1965. Se autodefinen como una brigada cultural que aborda poéticamente la problemática del riachuelo, corazón agonzante de un barrio con sus jóvenes tirados en las esquinas con necesidad de aprender a volar sin destruirse, buscando instalar una narrativa superadora desde la fantasía para enfrentar la crisis socio ambiental.

Por su parte, la obra de teatro “Benito – Una obra sobre la vida de Benito Quinquela Martín”, autoría de Maggi Persincola, desarrolla la figura de una sirena perteneciente a la colección de mascarones de Quinquela que va relatando a modo de coro griego en clave kitsch post moderno, partes de la vida del pintor, desde su abandono en la Casa de Niños Expósitos de Barracas en 1890 hasta momentos antes de su muerte en 1977. Las escenas son actuadas en diversos cuadros por un elenco de seis actores personificando nueve personajes de la realidad y la fantasía.

La lectura de sentido común sobre las sirenas choca con la representación hegemónica: quien haya visto o leído “La Sirenita”, observará que toda otra sirena no es la historia *original de Disney*. El sentido común preguntará por qué las sirenas no son todas hermosas, amables y dulces. En concreto, las sirenas nos remiten al mito de Ulises, tal como lo describe Homero en el canto XII de la Odisea. Aquel en el que es advertido por la diosa Circe de lo peligroso que era el canto de las Sirenas. Ulises ordenó tapar con cera los oídos de sus remeros y se hizo atar al mástil del navío. Si por el hechizo musical pedía que lo liberasen, debían apretar aún más fuerte sus ataduras. Gracias a esta estratagema Ulises fue el único ser humano que oyó el canto y sobrevivió a las sirenas, que devoraban a los infaustos que se dejaban seducir. Estas criaturas monstruosas se precipitaron al abismo al verse vencidas.

En la época homérica las sirenas son tres hermanas, hijas del dios río Aquelaos y de la musa de la poesía Calíope. Su nombre proviene del término latino *siren*, que a su vez proviene del griego *seirên*, de la palabra seira, lazo, cuerda, recordando sin duda su poder cautivador. Lazos, cuerdas, cuertas, cuarteadores y sirgadores son materiales del puerto y personajes del arrabal. En “Sirena y Riel, Barraca Peña sigue ahí” (Bindi et al 2007), el concepto de sirena se asocia al de la tecnología moderna, es decir al silbato disciplinario de las locomotoras y

de los barcos como ilusión de progreso social. Sirena, bocina o aviso sonoro de navegación y tránsito.

Lecturas histórico-simbólicas del pasado

El trabajo de Celia Guevara (1988) analiza la morfología urbana de La Boca, y revisa el rol activo consciente e inconsciente de sus pobladores desde el siglo XVIII a partir de su influencia étnica cultural. Para esto Guevara estudia las representaciones cartográficas de los simbolismos subalternos y los modos de resistencia que pudieron haber generado marcas invisibles o simbólicas en la ciudad. Rememora la otra boca del riachuelo, aquella que no conocemos y sólo podemos acercarnos a través del estudio de la simbología antropológica. Así, nos propone reinterpretar el cambio del curso de la desembocadura como un debate simbólico de finales de siglo XVIII. La autora propone un hecho simbólico: La venganza de los Quilmes, que modificaron el calado del fondeadero de Buenos Aires, basada en el reconocimiento de una historia mítica, aquella basada en la historia de la tormenta de Santa Rosa. Una tormenta todopoderosa, que enmascara la expresión de grupos subalternos en el Riachuelo. La historia oficial, dice que fue un botero, que realizaba el trajín diario de entrar y salir al estuario desde el riachuelo, quien descubrió la apertura de un paso hacia el oriente luego de la mentada tormenta. Esa, es supuestamente la boca que tenemos hoy, la boca del trajinista. Este es el caso que cuestiona Celia Guevara (1988): la necesaria influencia de grupos dominados que sin embargo influyeron de manera decisiva y fundacional en el puerto de la ciudad. Nos referimos a la boca de los Quilmes, Guaraníes y Afroporteños, a la modificación de una desembocadura, que sabemos transcurría con sentido norte y a contra corriente del Río de la Plata hasta finales de siglo XVIII. Su modificación también causó un impacto en el frente de la ciudad. La misma se quedó sin su canal costero que se fue cegando, y la rada interior y pozos de fondeo se colmataron. Sin lugar para las hadas, la boca del siglo XVIII y gran parte del XIX, indica el despliegue de fuerzas físicas y simbólicas que preceden el dilema Huergo - Madero en el ejercicio del poder respecto del puerto de la ciudad.

Las hadas vuelan a la luz de la ilusión de la ribera

Para entender el rol de las hadas miramos en la propuesta de De-

leuze y Guattari (1994), cuya propuesta epistemológica, sirve como filosofía para enfrentar a la característica dialéctica del nihilismo reactivo. Solamente las políticas de revolución molecular y la producción de una nueva clase de pensamiento pueden desafiar el *status quo*; es decir, hacer que la imaginación de las hadas vuele. Esto indica la necesidad de una anarquía con ética opuesta a las morales trascendentes, aquellas que sobre codifican y deshumanizan la multiplicidad del cuerpo social. La propuesta es oponerse al deseo fascista de controlar y perfeccionar la humanidad de acuerdo a una imagen producida. En cierto sentido podemos ver al nihilismo como modelo del estado que controla los roles sociales (Gordan 2003). El estado produce la abstención del deseo, ejerciendo el monopolio de la fuerza, de la violencia, de la educación. Así el deseo de las hadas aprendió a desear su represión, a buscar los eventos que constituyen el conjunto y por medio del cual el deseo manifiesta su afecto. Desde una perspectiva nietzscheana, la producción afectiva de la abstención, que se repite a sí misma a través del modelado dialéctico del pensar estatal, se llama nihilismo. Así, la captura del deseo, es un eje conceptual para el análisis del poder. Frente a la fuerza que pesa sobre el deseo, la producción de significados se ve aplastada por quienes ejercen el poder (Foucault 1997).

Las hadas se controlan con la codificación de los roles sociales *alla Disney*; la sirenita es el ejemplo de lo que debe ser (sentido común) la imaginación de una sirena. El sentido común niega la posibilidad de imaginar sirenas en el Riachuelo. Todo este planteo nos lleva a concluir que producir significados no es simplemente construir sentido en el abstracto, sino construcción dentro de una parte integral de las conexiones múltiples que hacen el conjunto material de la vida contemporánea post moderna (Gordan 2003:10).

De manera congruente, el artista Joseph Beuys plantea la necesaria ruptura con un teoría plástica, casi a la manera de un manual para la supervivencia nihilística (Dickhoff 2000). La teoría plástica sostiene que penar y hablar son actos plásticos a través de los cuales los seres humanos damos forma al mundo. En esa medida, cada hombre es un artista y el mundo histórico, el de las relaciones sociales, es producto de la actividad creativa humana. Beuys consideró que en el capitalismo (y comunismo de su tiempo) las capacidades

creativas de los seres humanos se encontraban alienadas por el proceso de valorización del capital. Desde ahí, su reclamo de ampliar el concepto de arte más allá de los límites de las bellas artes para darle su función verdadera como vehículo energético, que nos muestra que todo está en estado de cambio, y que los agentes de la transformación somos cada uno de nosotros (Guasch 2000).

Una lectura historiográfica de los personajes fantásticos del *arte nuevo* y su dispersión en el mundo que llegaron a La Boca del Riachuelo, indica la toma de conciencia e interrogación de la significación de su simbolismo. Más en la actualidad, la toma de conciencia y el sentido contextual quedan atrapados en intervenciones aisladas, individuales o grupales menores donde triunfa la alienación de la inactividad, del puerto como *supra* escala económica. En la metáfora de la odisea, las sirenas son señal de una catástrofe, de un oxímoron negativo que hoy podríamos asociar con el pesimismo triunfante del nihilismo reactivo, y con la verdad relativista de la post modernidad. La sirena de Copenhague, obra de 1909 del artista Edvard Eriksen, es un ícono portuario de Dinamarca que ha sido permanentemente re significado por intervenciones artístico políticas. Sirenas y hadas son figuras estereotípicas de *Disney* que se ajustan a un patrón, más las hadas son escasas, o están inmersas en los relatos del siglo XIX. Más raras aún son las hadas Art Nouveau en el barrio de La Boca del siglo XXI.

Conclusión

En esta especie de recuerdo etnográfico, en esta arqueología interpretativa, se interpelan cuestiones de la sociedad industrial. Pedro Gulkis, atesoró una escultura que donó al museo arqueológico de La Boca. No fue autor de la misma, pero la conservó como una pieza significativa que su sensibilidad de artista le permitió reconocer de entre las historias del puerto del Riachuelo. El ejemplo de Gulkis, muestra cómo el rol del individuo puede enfrentar las presiones económicas y políticas, superando la idea de sometimiento y ninguneo contemporáneo que impide que el vuelo de la imaginación se convierta en realidad. Remanen diferentes preguntas sobre los restos de la modernidad en el presente, desde cuestiones amplias y territoriales como la gestión del patrimonio cultural, en cuya perspectiva nos preguntamos

qué significa un hada en La Boca. Si las hadas vuelan, ¿Quiénes son los que tienen que volar como las hadas? ¿Cuándo empieza a reinar la Lufanía? ¿Qué será del puerto del Riachuelo y su gente?

Bibliografía

- Bhabha, H. (2000). O compromisso com a teoria. En Antonio A. Arantes (Comp.) *O espaço da diferença* (pp.10-25). Campinas: Papirus Editora.
- Bindi, M. Cañaveral, G. Weissel, M. (2007). *Sirena y riel. Barraca Peña sigue ahí...aproximaciones a una historia del conjunto ferropuerto Barraca Peña*. Buenos Aires: Unidad Ejecutora Obras y Proyectos para la Promoción Turística del barrio de La Boca, GCABA - Fundación Banco Ciudad.
- Carr, K. L. (1992). *The Banalization of nihilism: twentieth-century responses to meaninglessness*. Albany: State University New York Press.
- Centro de Información Judicial (28 de marzo de 2011). Declararon zona crítica de protección especial a la cuenca del Riachuelo. [en línea] Buenos Aires: Recuperado el 25 de agosto de 2013 en <http://www.cij.gov.ar/nota-6488-Declararon--zona-critica-de-proteccion-especial--a-la-cuenca-del-Riachuelo.html>
- Deleuze, G. y F. Guattari. (1994). *¿Qué es la filosofía?*. Barcelona: Anagrama.
- de Espósito, R. (2003). *Communitas: Origen y destino de la comunidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Dickhoff, W. (2000). *After Nihilism: Essays on contemporary art (Contemporary artists and their critics)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Diken, B. (2009). *Nihilism*. Londres: Routledge.
- Fontbona, F. (2002). Las Raíces simbolistas del Art Nouveau. *Anales de Literatura Española*, 15, 213-222.
- Foucault, M (1997). De los espacios otros. Des espaces autres, conferencia pronunciada en el Centre d'Études architecturales el 14 de marzo de 1967. Traducción al español por Luis Gayo Pérez Bueno. *Revista Astrágalo*, 7, 83-91.
- Gordan, Ch. A.(2003). *The Accidental Thesis: Playing Go with Deleuze and Guattari*. Curtin: School of Communication and Cultural

- Studies. Curtin University of Technology. [en línea] Curtin: Recuperado el 10 de noviembre de 2012 en <http://www.adt.curtin.edu.au/theses/available/adt-WCU20020812.../02Chapter1.pdf>.
- Guasch, A. M. (2000). *El arte último del siglo XX. Del posminimalismo a lo multicultural*. Madrid: Alianza editorial.
- Guevara, C. (1988). La Boca. su historia urbana y su composición étnica. *Anales del Instituto de Arte Americano*, 26, 52-62.
- Rorty, R. (1989). *Contingency, irony, and solidarity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vitale, C. (2012, 11 de octubre) La reivindicación de lo negro. En: *Página 12*. [en línea] Buenos Aires: Recuperado el 10 de noviembre de 2012 en <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/espectaculos/3-26695-2012-10-11.html>
- Weissel, M. (2009). *Arqueología de La Boca del riachuelo. puerto urbano de Buenos Aires, Argentina*. Buenos Aires: Fundación de Historia Natural Félix de Azara.

Los autores

Arturo Ariel Bentancur Díaz

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

Nicolás Biangardi

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

Maximiliano Camarda

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

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

Claudia Carut

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

Gustavo Chaliar

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

Miguel Ángel De Marco (h)

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

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

Lina Constanza Díaz Boada

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

María Claudia Errecart

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

Yasser Orlando Espinoza García

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

Antonio Galarza

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

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

Javier Gerardo Kraselsky

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

Luis López Molina

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

José Mateo

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

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

Isabel Paredes

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

Victor Pereyra

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

Héctor Manuel Pimienta Fernández

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

Betina Clara Riva

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

Ulises Suárez Estavillo

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

María Evangelina Vaccani

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

Marcelo Weissel

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

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

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

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

