

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

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

Presentación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

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

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

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

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

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

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

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel 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.

Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo¹

Arturo Ariel Bentancur

El puerto de Montevideo parece ser la única explicación de los logros materiales alcanzados por la primitiva ciudad en las últimas décadas de dominio español. Quizá exageradamente, el comerciante Cristóbal Salvañach no hallaba en marzo de 1810 ninguna otra justificación de aquellos, al enumerar algunas de sus limitaciones: “no tiene artes, no tiene industria, su agricultura camina torpemente por entre espinas y peñascos”. La correspondencia entre terminal portuaria y progreso había sido señalada a su vez por el Consulado de Buenos Aires en 1800, fundándose en el *estado floreciente* de la población vecina y de su zona de influencia. El motivo de la evocación era el deseo de reproducir la experiencia al otro lado del río, mediante la creación de un nuevo atracadero capaz de capturar parte de la riqueza que por esa vía se les escapaba.

“Se cortaría el incremento que por momentos tomaba esta ciudad y todo el formidable y prodigioso adelanto que de 25 años a esta parte ha tomado”, sostenía entre tanto el Cabildo en 1798, saliendo al cruce de los primeros intentos para la construcción de esa terminal, en la Ensenada de Barragán. Los dirigentes locales reaccionaron airados cada vez que su privilegio portuario se puso en entredicho y su valoración terminó convirtiéndose casi en un mito de singularidad.

¹ La base principal de la presente comunicación se halla en los dos volúmenes dedicados por el autor al puerto colonial de Montevideo, cuyos datos bibliográficos se indican al final. Cuando se han tomado referencias de otras obras, se las indica por notas al pie.

Se le cantaron loas de toda clase, haciéndose referencia a un “puerto de tanta consideración”, a que “no se encuentra ni puede hallarse otro” “que pudiera competir, compararse o sustituir al de Montevideo”, “puerto primero y más principal del Reino”, “el mejor del Río de la Plata”. Alguien negó al de Veracruz el mérito de compararse “militar ni políticamente” “con la importancia de esta plaza, llave de todo este continente”, mientras que otro lo consideró solo inferior a ese enclave mexicano, pero a causa de “la opulencia del Reino de Nueva España”.

Realmente no se sostenía en los hechos la tan proclamada excepcionalidad del puerto de Montevideo que, en una ruidosa polémica periodística que tuvo lugar en 1801, apenas si pudo ser defendido como “el menos malo y el más susceptible de mejoras por su situación, proporciones de materiales para obras y porque ya t(enía) algo hecho”. Por el contrario, las dificultades de su acceso, el fondo de limo arenoso y la vulnerabilidad ante los vientos llamados pamperos lo transformaron con el tiempo en un sitio muy peligroso. Solo el factor *distancia a añadir* hasta los atracaderos bonaerenses y los propios defectos de estos terminaron por justificar el sólido reinado montevideano en la materia, ayudado sin duda por resoluciones-clave en el terreno político.

Obligado punto de partida: la tradición portuaria de Buenos Aires

Casi dos centurias antes, cuando aun no existía siquiera un remoto proyecto de poblar la bahía de Montevideo, Buenos Aires era *el* puerto rioplatense, con una enorme proyección estratégica. A poco de su segunda fundación en 1580 se convertiría en la entrada – salida histórica para el llamado espacio peruano, compuesto por un sistema de economías regionales articuladas al interior, a la postre gestoras verdaderas del surgimiento de la actividad portuaria bonaerense. Desde el fondo del estuario ofreció una alternativa semi-clandestina y secundaria a la capital limeña, operando como auténtica *puerta de servicio* desde y hacia la economía atlántica. Por su intermedio la cuenca del Plata desafiaría al ya debilitado monopolio español, compitiendo legal e ilegalmente en el ámbito oceánico portugués. Fue el punto de ingreso de los mercaderes de esa procedencia –que constituirían parte fundamental de su primitivo cuerpo comercial– y también por allí se fugó la plata alto-peruana en pago de bienes de

consumo restringido, llegados desde los destinos luso-brasileños. El proceso fue percibido tempranamente por el Estado de los Austrias, que respondería con teóricas prohibiciones legislativas locales o centrales. En ese esquema Buenos Aires no sería un mero depósito de mercancías, sino que sus comerciantes resultaron eficaces intermediarios (Moutoukías, 1988: 46–47, 58 y 63–64), (Assadourian et al, 2005: 104–105).

Su historia y su puerto asociados a una situación geográfica enteramente funcional a la actividad mercantil que exigían las circunstancias justificaron ese liderazgo porteño de casi dos siglos. Pero el incremento en la capacidad de los buques y las propias características geográficas de su situación concreta lo desplazaron como terminal trasatlántica en el período de mayor dinamismo comercial rioplatense, coincidente con la meseta reformista borbónica. En las últimas décadas de dominio hispánico perdió así su sitio a manos del otro centro costero rioplatense de Montevideo –muy secundario, por cierto– que iba a jugar con las mismas armas del primer Buenos Aires y usaría su fugaz prevalencia para plantear a veces desmedidas ambiciones. Pero fundamentalmente una serie de decisiones políticas y técnicas le permitieron crecer hasta el punto de generar una infraestructura material y una suerte de clase portuaria, que constituirían su mayor respaldo. Solo perdería realmente esa posición en 1810, al quedarle vedado definitivamente el acceso al interior. Sería decisiva para ello la que puede llamarse *traición* británica, pura *realpolitik* fundamentada por la interpretación razonable y lógica que la situación local requería. Fríos y hábiles diplomáticos emplearían todo el pragmatismo que hacía necesario una ecuación confusa y compleja, para atribuir a la práctica secesión bonaerense el carácter de enfrentamiento interno entre dos ciudades pertenecientes al mismo aliado.

El desplazamiento

El relato del proceso que desembocó en el liderazgo de Montevideo en materia portuaria se inició con un episodio curioso, gestado antes de la fundación, cuando se avanzaron propuestas que no serían adoptadas en forma plena hasta medio siglo más tarde. El hecho merece considerarse al menos como premonitorio y sorprende a la distancia por lo apresurado. Mientras lamentaba el escasísimo inte-

rés de los rioplatenses por afincarse en el proyectado establecimiento, el propio gobernador bonaerense Bruno Mauricio de Zabala proponía en octubre de 1725 que la corte dispusiera para los próximos navíos de permiso que cruzaran en viaje a Buenos Aires la detención en el puerto de Montevideo. Esa primera opción respondía a un interés inmediato relacionado con el afán de conseguir pobladores para el enclave, pero indirectamente significaba reconocer en forma implícita eventuales virtudes del lugar, pues solo se suele ofrecer a modo de recambio lo que se valora positivamente. El proponente adelantaba otra medida complementaria de la anterior, añadiendo una reseña de las ventajas supuestas: “podrían conducir sus géneros en embarcaciones menores, excusándose del riesgo de pasar el banco, de estar en el surgidero expuestos sus navíos a las contingencias de las tempestades continuadas”.

El titular de la gobernación estaba avanzando así las razones por las cuales mucho tiempo después terminaría adoptándose efectivamente la medida: el riesgoso viaje hasta el fondo del estuario y la acusada inseguridad de la terminal bonaerense, alejada del caserío, carente de abrigos y en proceso de cegarse. A la vez minimizaba desde su sede los inconvenientes que podía acarrear la resolución, empezando por el muy serio de alimentar a las tripulaciones, pues sostenía que *con facilidad* se podrían “conducir los bastimentos y a poca aplicación recoger en aquel terreno los demás mantenimientos”. Para el caso de no compartirse su criterio, esbozaba el plan alternativo y parcial de dirigir a Montevideo los buques vacíos, después de descargar en Buenos Aires, con el fin de, “en él, recibir los cueros con menos trabajo y mucha más facilidad”, “por hacerse todos en la parte septentrional de este río”. Seguramente sin haberlo experimentado, estaba afirmando una de las principales virtudes de la futura terminal montevideana, consistente en lo apropiado que resultaba para las salidas. Pero no sería necesario apelar a esta segunda opción, pues la corte avalaría el 100% de la propuesta original.

En una muestra de rara ejecutividad para su época, menos de dos años después el rey disponía precisamente que “el surgidero de los bajeles españoles e ingleses fuer(a) el de Montevideo”, desde donde “podrían conducir sus géneros en embarcaciones menores”. Era la implantación tan temprana como apurada del modelo portuario

destinado a regir en el período más próspero del siglo XVIII rioplatense. Sin embargo, durante ese mismo año 1727 diversas situaciones terminarían por suprimir lo resuelto. El elemento decisivo fue el rechazo de dos naveros peninsulares que tenían pendiente la ejecución de sendos contratos con la corona para trasladar fuerzas militares, bienes y familias a Buenos Aires. Además de haber convenido previamente ese destino concreto, agregaron con inteligencia la circunstancia de no existir ningún antecedente de tales ingresos en la bahía de la margen norte, “por no ser surgidero de navíos de porte”.

El Real Consejo de Indias pidió entonces el dictamen de un conocedor del lugar, de la región y de la actividad, de nombre Antonio Gastañeta. Con singular indulgencia calificó al puerto como “abrigado de todos los vientos forzosos y peligrosos” que eran habituales en la zona, por lo que a su entender podía “entrar todo género de navíos y estar seguros”, argumentos que el tiempo se encargaría de desmentir, comenzando entonces la gestación de un accionar de claro perfil político. Aún relativizó el efecto del tempestuoso pampero, verdadero azote para la bahía, al punto de asegurar apresuradamente aquel informante que sus ráfagas tenían lugar “sin daño ni agravio de las embarcaciones”. Respecto del fondo fangoso, que acarrearía tan negativas experiencias especialmente en días de temporal, afirmó haber *hecho experiencia* de hallarse compuesto “de lama, tan flexible y blanda que, aunque la embarcación qued(as)e sobre ella cuando el agua baja(ba), no t(enía) peligro”. A su entender, allí estarían “los bajeles de registro seguros en un puerto cerrado”, muy por el contrario de Buenos Aires, donde deberían permanecer “sobre amarras y anclas dos leguas distantes de la ciudad”. Insistió en la misma idea de extender el recorrido platense “con balandras o sumacas, sin riesgo alguno y en la misma conformidad la corambre para su carga de tornaviaje”. El consultado transformaba así defectos reales en virtudes supuestas, aconsejando igualmente que se señalara a la rada de la ribera norte como escala para ambos sentidos en los viajes a través del Cabo de Hornos.

Como consecuencia, en junio y julio siguientes reafirmó el monarca la orden de que los navíos de registro detuvieran su marcha en Montevideo, “donde deber(í)an hacer la descarga y mantenerse hasta su vuelta”, según se decía en la segunda de esas oportunidades. De

toda la argumentación producida en esa oportunidad resultan absolutamente válidos solo los riesgos de la travesía a Buenos Aires y la facilidad montevideana para las salidas, siendo el resto verdaderas falacias. Finalmente los navieros afectados lograrían su objetivo en febrero de 1728, cuando por medio de una nueva real orden la corte revocó la norma de idéntica categoría que se había dispuesto un año antes, permitiéndose que los reclamantes descargaran en Buenos Aires (Apolant, 1966: 79–84)². Sin que sepamos si no también en los hechos, teóricamente la terminal única del Plata estuvo en vigencia durante unos tres años en el nuevo emplazamiento.

En el proceso posterior no serían decisivas razones lógicas o justificadamente técnicas, sino que primaron las medidas políticas. Por ejemplo la fijación de la montevideana como terminal obligada de los buques correos se adoptó contra viento y marea en 1767. Fue muy decidida la actitud metropolitana para impedir que los buques excedieran por ningún concepto la bahía de Montevideo. De ese modo se inició un tránsito sin pausas hacia el puerto único, tal como solicitara el propio cabildo al agradecer la atribución del servicio postal, que también incluía el transporte regular de cargas. La localización del apostadero de marina –encargado del contralor del extremo sur del continente y de las Islas Malvinas– fue polémica y discutida desde Buenos Aires, ya que se entendió más apropiado establecerlo en Maldonado. La medida estrictamente portuaria sería completada por Juan José de Vértiz en su etapa de gobernador, cuando pasaba buena parte de su tiempo en la ciudad de la margen norte. Suya fue la decisión que en 1773 desplazó hacia allí todo el tráfico, calificada largo tiempo después desde ámbitos bonaerenses como fruto de la presión de *ciertos intereses*.

Fue a su vez relevante la obligación de residir necesariamente allí que se impuso al titular de la Comandancia General de los Resguardos (titulada *de todas las rentas de Montevideo y el Río de la Plata*). Constituyó también una decisión firme de su creador, el intendente Manuel Ignacio Fernández, enfrentado a una empecinada resistencia del comandante, que se extendió prácticamente por dos años. Finalmente fue avalada por la corona su impuesta decisión de “residir

² Cabe agregar que el documento aquí citado no se halla incorporado en los libros acerca del puerto colonial de Montevideo.

por precisión” en el enclave norteño del estuario. Contrariamente, el subalterno consideraba indispensable no localizarse en ningún lugar concreto o bien hacerlo en el propio Buenos Aires, por concentrarse en ella la mayor cantidad de ilícitos, dada su enorme capacidad de consumo. “Un golpe de los que dan en esta vale por mil de los que dan en la otra” –escribiría desde la capital virreinal. Además, con toda razón la situaba como origen y destino de la mayor parte de las cargas de ida y vuelta. Sostendría que ello se hacía necesario evitar alteraciones intencionadas en los volúmenes transportados, mediante el control estricto del desplazamiento de lanchas en ambas direcciones.

El resultado más tangible de todas esas medidas sería el crecimiento del centro comercial de la ribera norte a un ritmo que de otro modo no habría alcanzado y la especialización de una parte de la incipiente burguesía de Montevideo en las operaciones más vinculadas con lo portuario. Pero el proceso conocería una pausa de alguna consideración sobre el final del siglo XVIII.

Efectivamente, aunque la situación de fondo ya no cambiaría de modo sustancial, el predominio montevideano sería contestado y sacudido con éxito desde Buenos Aires. Sin embargo permanecería el progreso, lo mismo que la capacitación infraestructural de la ya consolidada ciudad portuaria, a la vez que resultaría improductiva la inversión en un nuevo puerto de la otra ribera, arrastrado pocos años después por un violento temporal.

En la emergencia se usaron públicamente argumentos concretos que sintetizaban una situación de disconformidad largo tiempo soterada. Se adujo figuradamente haber soportado *cadena*s y una suerte de *condena a muerte*, renegando de la permanente necesidad de apoderados o corresponsales montevideanos, cuando no la presencia allí de algún integrante de la firma o de la familia que se tratara, para atender los asuntos comerciales *in situ*.

Desde 1798 se desarrolló desde Buenos Aires una interesante campaña, con dos banderas principales: 1. La apertura del nuevo puerto de la Ensenada de Barragán, y 2, la mejora en la navegación del Río de la Plata. Se promovió una nueva ruta menos peligrosa, cartas y planos, con lo cual caía tal vez el principal cuestionamiento histórico de los atracaderos bonaerenses. El resultado fue la desaparición definitiva de la exclusividad montevideana en la materia, reemplazada por una

complementariedad mucho más razonable. Ella llegaría excesivamente demorada, cuando la ventaja de Montevideo como ciudad portuaria era ya inmovible dentro de las coordenadas del sistema vigente. Como se ha expuesto, esa situación no afectaría demasiado su prosperidad ni su crecimiento infraestructural antes de 1810.

La campaña fue liderada por el Real Consulado. En el terreno técnico se cuestionaron las características portuarias de Montevideo. Fue aplicada la acertada estrategia de no anunciar la creación del nuevo puerto en la ribera sur sino habilitarlo para generar la competencia como extensión del antiguo, el histórico. La legitimación de este era incontrovertible por ser tal y por haber sido confirmada expresamente por la Real Cédula de 12 de octubre de 1778. A eso se añadió la defensa del principio de *bondad moral* de su localización en la margen rioplatense del consumo y la internación al territorio.

Otro argumento efectivo fue el de la seguridad de las embarcaciones, donde –de modo similar a lo sucedido con la ubicación portuaria de Buenos Aires como base para su progreso– se volvió a observar una especie de efecto *boomerang* en contra de Montevideo. La frecuencia de los accidentes en su bahía elevaban sensiblemente los costes de la permanencia de los navíos en ella por sus constantes averías y hundimientos –que en su momento había fundamentado el desplazamiento desde Buenos Aires–. Mientras tanto, también se volvía costoso el efecto de la distancia entre ambos centros por la incidencia de los fletes de las embarcaciones menores, que realizaban travesías inseguras y no siempre se las hallaba en cantidad suficiente. La circunstancia de hallarse “siempre distantes de (su)s barcos” enervaba particularmente a aquellos comerciantes porteños.

Sin duda fue este un asunto político de cabo a rabo, tras una inicial conveniencia y una razonable desconfianza, comprobada bien pronto por los hechos. La imposición de Buenos Aires en esa lid constituyó una especie de ensayo de su papel hegemónico dominante en todo el tiempo futuro. El imperio español se transformaría así en el último freno para su dominio portuario, contenido forzosamente por él mientras contó con fuerzas, influencia y predominio.

El saldo portuario: vida para la ciudad

Los años de existencia y dinamismo creciente del puerto de Mon-

tevideo generaron oportunidades a diferentes niveles, que beneficiaron en la respectiva medida de sus habilidades y riesgos tanto a empresarios como trabajadores. Las posibilidades de acumulación y redistribución creadas por esa vía sirven para explicar al menos una parte sustancial del progreso de la ciudad y su *hinterland* durante el período.

A partir del recinto portuario fueron dibujándose especies de semicírculos concéntricos y articulados, que se superpusieron en la máquina de progreso que brotaba de la bahía. La minúscula población fue comportándose a la vez como mostrador y mercado, mientras que a extramuros un incipiente cinturón industrial sumaría valor agregado al gran espacio proveedor de materias primas y productos primarios exportables. Los actores humanos conformaron un reducido núcleo de empresarios múltiples que acumularon diferentes actividades, apenas con énfasis en alguna de ellas. Se gestó así una especie de *primavera* montevideana, caracterizada por lo efímero de su duración. No llegaron a consolidarse relevantes fortunas personales, porque nunca se traspuso el límite de una sociedad pobre e inestable, aunque hubo quienes aprovecharon inteligentemente las oportunidades que ofreció con peligrosos vaivenes la coyuntura. Ello no puede separarse del *efecto complemento* con la ciudad de Buenos Aires, con cuyo cuerpo mercantil se conformó una sola unidad con dos localizaciones alternativas.

El emplazamiento del citado Apostadero de Marina otorgó al puerto un papel central como sede permanente de contingentes variables de fuerzas navales. Las embarcaciones requirieron los más diversos servicios en tierra, lo que brindó a sus proveedores la posibilidad de extenderlos a los demás navíos de paso por la bahía, incluidos los del servicio postal. La exclusividad del abastecimiento fue brindada por plazos generalmente quinquenales mediante el régimen de asientos, a través de contratos celebrados con sucesivos emprendedores pertenecientes al cuerpo comercial que, de esa manera, añadieron un renglón más a la habitual mecánica de acumulación.

El mayor volumen y la más destacada relevancia correspondieron al suministro de víveres, pero también se realizaron convocatorias por medicinas, herrería, cerrajería y calderería, así como velas de sebo. Los primeros comprendían el *repuesto* de los alimentos consumidos

durante las travesías y la provisión de la llamada *diaria de puerto*, consistente en las viandas demandadas por los buques anclados. Los asentistas de la Real Armada deberían tener “prontas y listas siempre” entre 20.000 y 80.000 raciones mientras que, al menos en una oportunidad, se llegaron a exigir 160.000. Comprendían productos frescos o secos, según que se los destinara a consumo rápido o para la navegación, así como astillas de leña o carbón. Como el pan constituía obviamente una parte fundamental en el abastecimiento, tales contratos interesaron en especial a los comerciantes ocupados en ese renglón.

El servicio alimentario configuró una tentadora oportunidad empresarial, sobre todo por la opción siempre abierta de extenderlo al resto del tráfico. Los sucesivos titulares del mismo se aseguraron ventas fijas, incrementadas permanentemente, aunque en las etapas de crisis también se acumularon las pérdidas por falta de pagos.

Entre tanto el saladero constituyó la principal actividad de exportación de valor agregado (doble o triple que con la mayoritaria corambre) y durante el período español solo tuvo algún desarrollo en Montevideo, pues Buenos Aires no lo tendría en escala similar hasta 1811. Su mejor momento se inició apenas finalizara la guerra hispano – británica de 1779–1783, contando con el impulso pionero de un grupo de comerciantes catalanes radicados temporalmente en la población y el estímulo de tibias medidas estatales de fomento. El puerto de La Habana fue el principal destino de las carnes tratadas, sobre la base de la complementariedad templado – tropical de ambos enclaves.

El período de mayor auge se observó a partir de 1801, al culminar la guerra anglo–española iniciada en 1796, que partiera en dos la fugaz *primavera* exportadora de esas producciones. En sus mejores períodos llegaría a faenarse un millón de novillos al año, generándose un incremento notable de las fuentes de trabajo, que no se redujeron a emplear mano de obra esclava sino que alcanzaron también a los asalariados. Debe considerarse asimismo la elaboración subsidiaria de marquetas de sebo, cuyos beneficiarios se estimaban hacia 1809 en unos 6.000 vecinos.

Pero si lo portuario permitió que ese renglón creciera, el mismo factor ocasionaría su ruina al dificultarse la exportación, por la incidencia de nuevos conflictos con los británicos, que interrumpieron la

salida de los productos. Antes de destruir la actividad, las guerras le hicieron perder el notorio perfil nacional que se había hallado entre los objetivos centrales del proyecto saladeril. Pesó decisivamente en ello la imposibilidad de navegar con bandera española, que hizo necesaria la apertura a las de otros Estados, sobre todo a partir de 1805.

Dentro del esquema acumulador, los comerciantes montevideanos también incursionaron en la actividad naviera, que fundamentalmente desde el período 1799–1806 reunió alrededor de un centenar de buques de mediano tonelaje. Coincidente y derivado de la crisis central del imperio español, en el sector se generaron numerosas plazas de asalariados, que un solo emprendedor situaba en 200 marineros distribuidos en una docena de naves. Entre la serie de circunstancias que favorecieron ese paso se hallaron el tráfico corsario nacional o francés desarrollado a consecuencia del conflicto con Gran Bretaña, la libre introducción de esclavos y el llamado *comercio de ensayo*, autorizado a mitad de los '90 con colonias extranjeras. Al igual que sucedió con todas las demás actividades que pueden considerarse hijas del despegue portuario, esa fue otra realización efímera, pues la misma coyuntura que favoreció su surgimiento apresuraría su declinación, junto con la fuga de las posibilidades mercantiles. Las guerras hicieron posible una favorable oferta de presas corsarias a bajo precio, pero al mismo tiempo sembraron de peligro las rutas marítimas para un Estado que declaradamente sería incapaz de defender sus expediciones.

Otro legado portuario a la plaza colonial montevideana fue su capacidad para atraer inmigrantes españoles o de la región, hasta el punto de transformarla en un verdadero polo en ese sentido. Como consecuencia más evidente, estimaciones creíbles permiten suponer que la población se multiplicó por siete entre 1769 y 1810. El proceso se incentivó especialmente en los años '90, al amparo del relativo crecimiento económico que elevó considerablemente el número de oportunidades laborales.

Entre las operaciones portuarias que generaron mayor demanda de mano de obra se hallaron las relacionadas con cargas y descargas de buques, donde también se expandió el trabajo libre en asociación con la omnipresente servidumbre. Una de las actividades principales era “el abarrote y estiba de cueros”, que requirió del correspondien-

te permiso gubernamental a través del alistamiento en la matrícula respectiva. La tarea combinaba fuerza e ingenio, generalmente por períodos extensos, siendo necesarios casi siempre varios meses para completar un cargamento de cierto volumen. La individualidad marcó necesariamente su impronta y no todos los trabajadores recibieron la misma retribución. Así determinado vecino era catalogado como “uno de los estibadores en los barcos de mayor fama” por un testigo consultado en cierto juicio por cuestiones de familia.

Otras ocupaciones terrestres tuvieron relación con el transporte hacia y desde las embarcaciones, por medio de carretas y sobre todo de las más pequeñas carretillas, “tiradas de hombre o de animales”, cuyo número se acercó al centenar en los momentos más dinámicos. A su vez en 1813 sumaban 100 los carpinteros y calafates montevideanos quienes, además de desempeñarse a bordo de los buques, dieron lugar a la expresión *carpintero de ribera* aplicada privativamente a quienes trabajaban en tierra. Entre tanto buzos e intérpretes fueron ejemplos del suministro de servicios accidentales, hallándose por eso mismo entre los empleados que recibían mayor paga. Los primeros, a quienes se requería en situaciones dramáticas de naufragios y accidentes, solían percibir un tercio de los bienes rescatados, las más de las veces en elevadas cantidades de plata.

Dentro de la llamada *gente de la mar* destacaron los capitanes de buques, obvios destinatarios de las más altas remuneraciones, alineadas con su también elevada responsabilidad, sobre todo en épocas de guerra. Sin duda en esa materia rigió la ley natural de la oferta y la demanda, donde los siempre numerosos marineros recibieron las asignaciones más bajas, salvo que se tratara de viajes de riesgo, aunque la mayor parte de la masa salarial tuvo como destinos más seguros los mostradores del comercio minorista. El puerto generó así variada ocupación, promotora de un reparto de riqueza que, aunque desigual y poco garantista, parece haberse guiado por algunas dosis de justicia redistributiva, ya que en general ganaron más quienes tuvieron mayores posibilidades, audacia, riesgo o preparación. Resulta igualmente destacable la existencia de un incipiente código laboral, que parece haber sido observado en la práctica, como símbolo de una administración relativamente organizada. Nada de ello hubiese sido posible sin la naturaleza portuaria ni el

momento favorable de la coyuntura económico-financiera que atravesó en la época el imperio español.

Conclusión

Tal vez sea el presente un planteamiento muy escasamente o nunca escuchado en los ámbitos académicos a que está destinado, por tratarse de un tema aparentemente rehuido al otro lado del Río de la Plata, donde no parecería habersele adjudicado relevancia. El hecho de que Montevideo operara como el puerto físico de Buenos Aires y del reino platense durante el período más dinámico del comercio imperial es un tema poco advertido por la mayoría de los historiadores argentinos.

Los más de 25 años en que se consolidó como ciudad portuaria, le permitieron minimizar relativamente la reacción bonaerense simbolizada sobre todo en la poco afortunada y efímera construcción de un nuevo puerto en la otra ribera del Plata. Su situación geográfica, primero, y la infraestructura para-portuaria resultante después, le aseguraron un reinado casi absoluto en la materia, mientras se mantuvo integrado con los demás territorios de la región.

El verdadero punto de quiebre se produjo en 1810, demostrando que no valía sino el todo regional, por más que un fracasado, exclusivo y subyacente proyecto montevideano pareció haber concebido la internación sin pasar por Buenos Aires. Para que ello fuese posible, hubiera sido indispensable que se consolidara la Liga Federal apenas balbuceada entre las ideas prácticamente no concretadas de José Artigas.

Lo sucedido no fue la lucha de puertos tan proclamada e ideologizada desde la ribera norte, sino el conflicto de dos centros comerciales, de cuerpos mercantiles, de orillas rivales celosa y negativamente predispuestas entre sí. Fue un combate político sustentado a veces en argumentos económicos y geográficos.

Todo el proceso parece representar una especie de lento golpe de mano favorecido por el poder central con la ignorancia de las realidades locales por un lado, su permeabilidad ante la influencia de ciertos funcionarios por otro, y por último el propio declive de su autoridad. También intervinieron razones de mayor peso, como las dificultades de la travesía intermedia, que se pudo evitar mediante

la transferencia del tráfico. El saldo sería un avance más en la construcción de identidad con signo opuesto a uno y otro lado del río, tan acusadamente que, con el agregado de otros condimentos, terminó en fractura nacional.

Por momentos el puerto hizo creer vanamente a algunos dirigentes montevidianos que eran el centro económico zonal. En oportunidad de reclamarse enérgicamente desde allí el establecimiento en su jurisdicción del Consulado de Comercio, sería calificada desde la capital virreinal como una *reciente población, subalterna y subordinada*, preguntándose: “¿Qué dirían los de Potosí si llegase a realizarse? ¿Y qué gritos no darían los de La Paz y los de las más de las ciudades del distrito si lo viesan plantificado?”. La situación se transformaría en un arma política de poder relativo en los hechos, pero capaz de generar espejismos y confusiones muy curiosas.

La mencionada instalación del tribunal mercantil en Montevideo fue exigida desde antes de crearse el de Buenos Aires. El argumento explícito fue de carácter estratégico, con la misma justificación que localizara junto al puerto al Apostadero de Marina y la Comandancia General de los Resguardos. En realidad esa aspiración –en esencia, política– no se justificaba de ningún modo, pues el tráfico montevidiano pertenecía muy mayoritariamente a los mucho más numerosos mercaderes porteños. Pero los sucesivos avances alcanzados en otros temas similares dieron fuerza a la incipiente dirigencia de la orilla del norte para exigirla.

Puede advertirse una clara alternancia en las victorias políticas de uno y otro actor. El plan portuario que precedió a la fundación fue bloqueado por Buenos Aires, con el auxilio de influyentes marinos, porque se trataba de un intento excesivamente prematuro. Ese *puerto previo a Montevideo* se hubiera hallado en medio de la nada, huérfano de todo apoyo en un verdadero desierto.

En torno al puerto de la Ensenada de Barragán también el triunfo fue bonaerense, fundado en dos razones principales: el poder del Consulado de Comercio allí establecido y la crisis latente del gobierno central, que reducía sensiblemente su poder. A ello debe agregarse la buena conducción de la campaña desde Buenos Aires.

El cierre de este conjunto de ideas no puede realizarse sino preguntando: ¿las mencionadas disposiciones del poder central y de al-

gunas de sus jerarquías delegadas en la región fueron deliberadamente premios para Montevideo, o castigos para Buenos Aires? Si lo primero, o si lo segundo, ¿cuál habrá sido la razón, o razones intervinientes?

Bibliografía

- Apolant, J. A. (1966). *Génesis de la familia uruguaya. Los habitantes de Montevideo en sus primeros 40 años. Filiaciones. Ascendencias. Entronques. Descendencias.* Montevideo: Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.
- Assadourian, C. S. et al. (2005). *Argentina. De la conquista a la independencia.* Buenos Aires: Paidós.
- Bentancur, A. (1998). *El puerto colonial de Montevideo. Tomo I. Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico. 1791–1806.* Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, A. (1999) *El puerto colonial de Montevideo. Tomo II. Los años de la crisis (1807–1814).* Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Moutoukías, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII.* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

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.

