

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.

Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).

José Mateo
José Luis Nogueira

Hacia 1880, la mayoría de los buques de la Armada Argentina eran de propulsión mixta, pero la navegación a vela seguía en la consideración de nuestros marinos como el medio de desplazamiento por excelencia. Apenas diez años después, en la década de 1890, nuestra marina había relegado casi completamente los buques con grandes aparejos de velamen y encaraba enérgicamente la renovación de sus unidades. Ya no se discutía la necesidad y conveniencia de navios dotados de máquinas propulsoras poderosas...
(Oyarzábal, 2004:1)

Introducción

El transporte marítimo, eje de la historia de la economía-mundo wallersteiniana,¹ está adquiriendo una creciente importancia en la economía actual, debida principalmente a su menor coste comparativo, mayor seguridad y también a que permite aliviar las vías de tráfico terrestre. Esto ha impulsado una creciente especialización del transporte marítimo (portacontenedores, petroleros, gaseros, *reefers*²,

¹ Según Wallerstein, los holandeses tomaron ventaja sobre el Reino Unido porque construyeron barcos mejores y más baratos, aunque aparentemente no explica cómo Inglaterra más tarde llegó a dominar la industria de construcción naval (1980).

² Contenedores refrigerados.

ro-ros,³ferries y cruceros, entre otros) que obliga, por un lado, a la construcción de buques específicos para cada actividad y, por otro, a la adaptación de los puertos para recibirlos. Como parece ser una constante, la innovación portuaria viene del mar y busca adaptar su logística a los cambios en la navegación. La historia reciente reconoce al menos dos grandes hitos en estos cambios: la navegación a vela con cascos de madera por la navegación a vapor con cascos metálicos y, más recientemente el multimodalismo que implica la containerización. Probablemente la apertura del Canal de Panamá pueda considerarse un tercero.

A nadie le es ajeno que Argentina es un país sumamente dependiente de su comercio exterior y, principalmente, exportador de mercancías en grandes volúmenes. Lo que sí sorprende es el escaso o nulo interés que la historiografía de los siglos XIX y XX ha prestado a sus puertos y a los agentes y factores que materializan este intercambio, comparada con el puesto en las complejidades de la producción, el comercio exterior en volúmenes y valores, e incluso en los estudios sobre el transporte vía ferrocarril. Si pensamos que la Argentina posee un perímetro fronterizo de unos 15.000 km y que un tercio de él es agua⁴ el escaso interés es más notorio.

No fue así sin embargo para la gran estadística que conforma los primeros censos nacionales. Desde el primer censo nacional en adelante (incluido el censo provincial de 1881), existió en ellos una preocupación creciente en la información plasmada en las sucesivas ediciones de sus resultados por la navegación. El presente trabajo repasa esta información, en la que se destaca el incremento y consolidación o desplazamiento de las terminales portuarias, el lento reemplazo de la navegación de la vela por el motor y las características demográficas de la denominada “población fluvial” y las tripulaciones. Si bien reconocemos que para este estudio los censos constituyen sólo una muestra simultánea de los activos el día del censo y que sería más contundente una aproximación a los acumulados anuales, consideramos que constituyen una aproximación de

³ Roll on/roll off. Buque diseñado para transportar carga rodante que no requiere grúas para ser cargado o descargado y es conducido para el ingreso y egreso de la cubiertas de la nave.

⁴ Y no incluimos aquí los puertos lacustres y fluviales cordilleranos.

por si valiosa para un análisis inicial de estas características.

El avance sobre el litoral marítimo

La riqueza de las naciones, y por consecuencia su poder, provienen de la facilidad de sus comunicaciones interiores, de la multitud de puertos en contacto con el comercio de otras naciones.
(Sarmiento, 1850:41)

La expansión territorial que durante el siglo XIX persiguió y consiguió el dominio económico de los recursos ecológicos del área pampeano-patagónica, también incorporó para el naciente estado argentino el litoral atlántico y todo su potencial. Este proceso motorizó diferentes proyectos colonizadores -tanto mediterráneos como costeros-, vinculados a las actividades productivas dominantes, a la conquista de un espacio habitado por sociedades originarias y a la defensa de un territorio controlado, -en muchos casos-, apenas nominalmente frente a otros estados.

Siendo la ganadería extensiva y luego la agricultura las actividades económicas más significativas desarrolladas en estas “tierras nuevas”, el desarrollo de centros urbanos fue una necesidad poco sentida. La orientación de la producción hacia los mercados externos favoreció el surgimiento de un número importante de puertos sobre el Atlántico que fueron la base de la organización social del espacio. Por lo tanto, la comunicación marítima, aunque olvidada por la historiografía, ha sido siempre central en las regiones costeras dado que la intercomunicación terrestre entre los diferentes centros fue dificultosa y relativamente escasa.

Es notable el comentario de quién sería Presidente de la Nación décadas más tarde en ese año de 1845. El estímulo a sus palabras pudo haber residido en los bloqueos a los que fue sometido el puerto de Buenos Aires en las décadas de 1820, 1830 y 1840, y la efectividad de los mismos para limitar y ahogar a la economía porteña, cuya producción primaria para particulares y aranceles aduaneros para el Estado eran, y lo seguirían siendo, la principal fuente de ingresos.

Tal debilidad estaba ligada al escaso desarrollo del litoral atlántico

de la ocupación colonial. Desde los inicios de la ocupación en el siglo XVI y hasta avanzado el siglo XVIII, el espacio efectivamente ganado de lo que sería la provincia de Buenos Aires era lo que historiográficamente se ha dado en llamar el “corredor porteño” que vinculaba al Río de la Plata con el interior del virreinato del Perú, fundamentalmente con los yacimientos altoperuanos y con el Paraguay.

Hacia la tercera parte del siglo XVIII, Buenos Aires fue designada capital de unos de los nuevos virreinos generados por la administración borbónica. Este factor, requirió la extensión del espacio del *hinterland* porteño, tanto para la producción de alimentos para una ciudad cuya población crecía rápidamente (a un 3% anual), como para alejar el peligro indígena que entorpecía el comercio entre el puerto y las regiones del interior. La gestión de los primeros virreyes (Estanislao Cevallos y Juan José Vértiz) generó una nueva serie de guardias y fortines que llevaron la frontera militar hacia las márgenes de Río Salado. Como parte de este proceso, que incluía la noción de protección de las costas pampeanas y patagónicas del creciente peligro británico, se fundó en 1779 Carmen de Patagones, una ciudad “río arriba”, primer puerto atlántico ligado a Buenos Aires. El territorio bonaerense se multiplicó por tres, pero este control apenas se extendió sobre el litoral unas pocas millas sobre el Río de la Plata.

Con la revolución de la independencia, el modelo de acumulación minero-exportador comenzó a girar hacia la explotación agraria, también para la exportación, convirtiendo en pocas décadas a este espacio marginal de un decaído imperio colonial en una de las regiones de exportación de derivados ganaderos más dinámicas del mundo. Simultáneamente con la guerra de la independencia, se llevó a cabo el segundo intento de generar un enclave poblacional estable al sur del Río Salado, con la fundación de Dolores en 1817.⁵

El asentamiento de Dolores generó un entorno que por primera vez alcanzaría el Atlántico en sentido lato, con la incorporación de las regiones conocidas como el Ajó y el Tuyú, al sur del cabo San Antonio (accidente geográfico que con Punta del este en el Uruguay determinan el límite exterior del Río de la Plata) sin generarse en este proceso ninguna terminal portuaria, al menos oficial, ya que las restricciones

⁵ Arrasada por los indígenas en 1821, fue repoblada definitivamente en 1927.

impuestas al comercio por el proceso colonial hizo de estas costas un lugar desde donde la extendida práctica del contrabando tuvo lugar durante siglos.

Una serie de incursiones indígenas en disputa de la territorialidad (conocidas como “malones”) provocaron la reacción del gobierno de Buenos Aires (por ese entonces escindido de los restos de lo que había sido el virreinato del Río de la Plata). El resultado de la contienda significó el avance sobre territorio indígena hasta la formación montañosa de Tandilla, que se extiende desde el corazón de la provincia hasta el mar.

El control de este nuevo espacio, vaciado de indígenas, produjo un avance de los establecimientos productivos hasta lo que sería años más tarde (1874) la ciudad de Mar del Plata. Allí, en el denominado “Puerto de la Laguna de los Padres”,⁶ el empresario lusitano José Coelho de Meyrelles construyó un muelle para la extracción de cueros y carne salada (destinada para el alimento de las poblaciones esclavistas remanentes en América, entre ellas Brasil, Cuba y Puerto Rico). Por este puerto y mediante la navegación se hizo llegar la producción de los establecimientos ubicados en la zona a Buenos Aires e incluso se exportó directamente hacia el Brasil. La posición mediterránea quedó consolidada en 1826 con la instalación de presidios militares que devinieron posteriormente en ciudades como “Cruz de Guerra” (actualmente 25 de Mayo) y “Fuerte Independencia” (actualmente Tandil). Paralelo a ello, en 1828 con la construcción de la “Fortaleza Protectora Argentina”, un nuevo puerto se abrió a la región, conocido hoy como Bahía Blanca, sede de un enorme complejo de puertos.

Años más tarde, cuando las provincias de lo que sería la Argentina conformaban una confederación y el Estado de Buenos Aires era gobernado por Juan Manuel de Rosas, el estado porteño avanzó sobre el espacio pampeano alcanzando el entorno de Bahía Blanca y Carmen de Patagones. Con esta expansión quedaba la totalidad del territorio litoral atlántico bonaerense bajo el control de Buenos Aires. Y así se mantuvo por varios años hasta que luego de la caída del gobierno de Rosas en 1852, las sociedades indígenas pampeanas, algu-

⁶ Nombre que refiere a un intento de establecer reducciones indígenas en torno a esa laguna encomendado a la Compañía de Jesús, que fuera desbastado por malones indígenas hacia mediados del siglo XVIII.

nas de las cuales habían pactado con el propio Rosas la utilización del territorio, volvieron a avanzar sobre el espacio, haciendo retroceder la frontera en la costa hasta Mar del Plata. Sin embargo, Bahía Blanca y Patagones siguieron funcionando como puertos.

Así se mantuvo la frontera por un par de décadas; hasta que la unificación política nacional, el fin de la Guerra del Paraguay y la derrota de algunas resistencias interiores al derrotero liberal que esta unificación proyectaba, permitieron al estado, ahora nacional, abordar la “solución final” al problema indígena con la eufemística “conquista del desierto”, que significó lisa y llanamente el despojo territorial y el genocidio indígena. La consolidación mediante el sometimiento de los pueblos originarios generó condiciones para la explotación agraria del territorio y nacieron así dos nuevas ciudades atlánticas, la ya mencionada Mar del Plata en 1874 y Necochea, a orillas del río Quequén Grande, en 1881.⁷

Las terminales portuarias

A pesar de haber sido y de ser la Argentina un país de espaldas al mar, ha tenido en sus puertos (sobre determinados por el de Buenos Aires) el vínculo que una economía de exportación, dependiente de la demanda y los precios internacionales suele poseer. En este proceso de vinculación de este espacio con la economía internacional varias fueron las circunstancias que, con diferentes densidades, estimularon la actividad portuaria.

Hemos mencionado ya el contrabando, actividad realizada desde al menos el siglo XVII, fuera ésta ejecutada “entre gallos y medianoche” o a plena luz del día, o como lo clasificó Zacarías Moutokías (1988) un comercio directo que fuera alternativamente legal, semi-legal e ilegal y que en muchos casos aquellos encargados por la corona para reprimirlo fueran los mismos que lo llevaban a cabo. El contrabando, tolerado muchas veces por la metrópoli, actuó durante décadas como una forma de subvención que permitió a la corona generar cadenas de mando político y militar en el traspatio de la economía minera y que este fuera financiado por este comercio intérlope.

⁷ Si bien el partido ya existía desde 1864 y desde la desembocadura de este río el conocido comerciante y productor de origen euskera, Pedro Luro, realizaba extracciones por vía marítima desde 1870 por lo menos.

Con las reformas borbónicas que abrieron en parte la economía local, y con los procesos de la independencia luego, esta actividad no se retrajo y ha acompañado los diferentes ciclos económicos de la historia argentina hasta nuestros días.

Conjuntamente con el comercio y contrabando (que en valores representó para las exportaciones rioplatenses durante casi la totalidad del período colonial entre un 80 y un 90% para los metales preciosos altoperuanos y un 20% o menos para los derivados pecuarios), la actividad ballenera y la caza de pinnípedos en las costas patagónicas –cuya existencia fue conocida e incrementada por el tráfico creciente vía Cabo de Hornos hacia el Pacífico– comenzó a intensificarse en la segunda mitad del siglo XVIII, generando terminales que serían puertos más tarde como San Julián y Puerto Deseado en las costas patagónicas, y también fue una importante base de operaciones Carmen de Patagones.⁸ Estos puertos fueron frecuentados tanto por las embarcaciones bajo pabellón español como, entre otras, francesas, británicas e incluso norteamericanas.

La demanda de carne salada suscitada a finales del siglo XVIII fundamentalmente por las plantaciones esclavistas del sur de Estados Unidos, Cuba, Puerto Rico y Brasil generó en el Río de la Plata el interés por satisfacerla a través de una de sus primeras industrias de exportación: el saladero. Primero en la “Banda Oriental” (hoy Uruguay) y luego en las cercanías de Buenos Aires, esta actividad demandó crecientes provisiones de sal. Las salinas a las que se podía recurrir se encontraban del otro lado del Atlántico (fundamentalmente en Cádiz), en territorio todavía bajo el control indígena (las “Salinas Grandes” ubicadas entre las actuales provincias de La Pampa y Buenos Aires) y en las costas patagónicas, de donde se la extrajo, lo que produjo que Carmen de Patagones volviera a ser requerido como puerto. Desde el puerto de “el Carmen” en el siglo XIX se exportaba sal para los establecimientos de salado ubicados sobre el río Paraná, en la Banda Oriental, en parte de Buenos Aires e incluso en Brasil.

La presencia de potencias enemigas de España en los mares del sur también fue un elemento que promovió la colonización y la organización portuaria en las costas atlánticas. La propia fundación de

⁸ El vecino más ilustre de esa localidad, Luis Piedrabuena fue un activo cultor de la actividad ballenera.

Carmen de Patagones tuvo ese origen, trasladándose hacia allí inmigrantes provenientes de la maragatería (la región castellana de León) junto a gallegos y asturianos.⁹

El puerto de Buenos Aires, luego de los procesos de independencia y tras la pérdida de los yacimientos mineros del Alto Perú para la economía de lo que sería la Argentina, se transformó tanto en el vínculo con el mercado internacional vía exportación de derivados pecuarios (cueros y carne salada fundamentalmente) y la fuente más importante de ingresos para el nuevo Estado en formación. Allí residía su fortaleza y allí estaba también su debilidad. Durante la guerra con el Brasil (1826-1828), la estrategia lusitana de bloquear el puerto de Buenos Aires y los del resto de la costa bonaerense inauguraba una forma de ahogo económico que se repetiría durante el siglo XIX. El Puerto del Carmen volvió a ser protagonista:

La expedición a la Patagonia tiene el fin de quitar a Buenos Aires el único puerto que le queda, abrir por allí el comercio con los indios Pampas, induciéndolos a que renueven los malones que acostumbraban efectuar en los alrededores de Buenos Aires (Ministro de Guerra del Imperio del Brasil, 1886: 465).¹⁰

El bloqueo como arma tendría dos episodios durante el gobierno de Rosas: el bloqueo francés desde marzo de 1838 hasta octubre de 1840 y el anglo-francés desde el 18 de septiembre de 1845 hasta el 24 de noviembre de 1849 que se retiraron los británicos, y hasta el 31 de agosto de 1850 que lo hicieron los franceses. El cese de la actividad de las terminales del alto Río de la Plata estimuló la apertura de otras alternativas:

Cuando el Venturoso y Grande Americano Juan Manuelito Rosas o Rosado se declaró amigo de Dios y enemigo de los hombres y fusiló a algunos Súbditos Franceses en el año 38, el Gobierno Francés no se conformó con sus hechos y mandó bloquear nues-

⁹ De allí el gentilicio de “maragatos” para los habitantes de Carmen de Patagones.

¹⁰ AA. VV (1886: 465). traducción de los autores.

tros puertos, desde el Cabo San Antonio al Norte, era a más de riesgosa la entrada de Buques. Sólo el Ajó fue el que franqueó su puerta a muchos buques que descargaban a plancha artículos de almacén y tienda; el primer buque introductor fue una goleta de un señor Pedevilla cargado con artículos de almacén por cuenta de los señores Lima y Monteiro, comerciantes de la plaza de Montevideo. Después de esa goleta, el arribo de buque fue sucesivo. Don Santiago de Meaves con un Bergantín Goleta Hamburgués, fletado por su cuenta, Don Juan Soriano con un Bergantín redondo con yerba del Paraguay, Don Francisco Casares, Don Pedro Rodríguez, Don Francisco Meiseles con un patacho¹¹ con carga de almacén a la orden de Manuel Acevedo Ramos y otros buques para Llavallol, los señores Carreras y Don José Ramos, de todos estos buques el que menos calaba era nueve pies de agua y todos fondeaban y amarraban donde podían; y amarraban los buques de las empresas de los señores Rubio Hnos., Molinari y Carrientes, los Martínez y otros varios dueños y patrones de buques que tienen esta carrera transportando frutos de campo a esa Capital y retornando con artículos de ultramar. (Citado en Luro, 1996: 296-297)

Como vemos, al descender la actividad del puerto de Buenos Aires, el litoral atlántico se constituía en una alternativa para el tráfico comercial de una región cuyo aparato productivo cada vez se extendía más al sur.

Durante la Guerra de la Independencia, la inexistencia de una marina, y el proyecto de expedición de reconquista de Fernando VII decidieron a los rebeldes rioplatenses a otorgar patentes de **corso** a aventureros de variadas nacionalidades, entre ellas irlandeses como Guillermo Brown, franceses como Hipólito Bouchard y David Jeweet, norteamericano. Durante la guerra con el Brasil esta práctica continuó. El corso contra Brasil no tuvo la magnitud que alcanzó el corso contra España porque no participaron los corsarios norteamericanos. El número de buques corsarios que se conoce está alrededor de 42 (Destéfani, 1970:73). En esta guerra de corsarios hay que distinguir

¹¹ O "patacho" nave de dos palos simples, sin cofas ni crucetas

dos períodos. El primero cuando Carmen de Patagones era el puerto corsario base. En los años 1826 y 1827 Carmen de Patagones se convirtió en puerto corsario, aunque tuviera el inconveniente de estar lejos de Buenos Aires. Del 27 de febrero al 7 de marzo de 1827, los brasileños atacaron Patagones siendo derrotados por la comunidad maragata y los corsarios apostados allí. De esta forma Patagones fue una suerte de “Isla de la Tortuga” donde se acumularon mercancías y esclavos negros; estos casi duplicaban a la población libre y fueron actores centrales de la defensa. En un segundo momento el centro de la actividad se trasladó a la desembocadura del río Salado, donde los corsarios capturaron varias embarcaciones lusitanas.¹²

Con el devenir del siglo XIX, la exportación de derivados agrarios se constituyó en el principal aliciente para la conformación de terminales portuarias. En principio los puertos no eran más que terminales de playa con pequeños muelles, construidos por iniciativa privada, que permitían la carga y descarga de productos. Con el incremento de las exportaciones de ganado en pie y luego con el paulatino reemplazo de los grandes veleros por embarcaciones con cascos metálicos y simultáneamente con la adaptación del frigorífico a las embarcaciones requirió dotar a los puertos de cualidades técnicas para la extracción como cámaras frigoríficas y elevadores. La articulación entre los saberes científicos y la infraestructura del transporte se unieron para el desarrollo portuario y las viejas instalaciones resultaron rápidamente obsoletas para el tráfico comercial.

La inmigración internacional, una verdadera marea humana de millones de personas que dejaron sus lugares de origen para trasladarse a la Argentina, estimuló la necesidad de calado y adaptación portuaria (sobre todo Buenos Aires y Rosario) para recibir la perenne corriente de contingentes.

La expansión de la frontera sobre territorios controlados por los pueblos originarios de las regiones pampeana y patagónica y el desarrollo de las operaciones bélicas contra los indígenas también tuvo a los puertos, fundamentalmente de Ingeniero White en las cercanías de Bahía Blanca y de Carmen de Patagones, como cabeza de puente para el transporte de tropas y pertrechos bélicos.

¹² Los brasileños enviaron otra expedición a la Bahía de San Blas, al norte de Carmen de Patagones.

La extensión del tendido ferroviario también contribuyó a la conformación de complejos ferro-portuarios. El caso paradigmático lo constituyó el que sería denominado puerto de Ingeniero White.¹³ La empresa construyó un muelle metálico que fue utilizada como “punta de riel” desde donde se desembarcaron los materiales para la construcción del tendido que finalizaría en Buenos Aires. El ferrocarril fue arribando paulatinamente al resto de las terminales portuarias. En 1886 llegó a Mar del Plata, en 1893 a las cercanías del puerto de Quequén y sobre finales de 1921 a Carmen de Patagones. En 1931 con, la construcción de un puente ferro-carretero, el ferrocarril cruzó el Río Negro, límite sur de la Provincia de Buenos Aires.

Otro eslabón en el desarrollo portuario fue la actividad turística de elite sobre finales del siglo XIX, que estimuló la construcción de muelles de cabotaje para pasajeros en los puertos de Mar del Plata y Necochea-Quequén, ciudades balnearias que comenzaban a atraer durante los veranos a los miembros de la burguesía argentina.

Finalmente, impulsada por la demanda de la élite en los balnearios turísticos sobre finales del siglo XIX comenzó a desarrollarse la pesca comercial marítima en Mar del Plata y Necochea. Posteriormente, una demanda de aceite de hígado de tiburón durante los años 1940 impulsó los puertos de White y Patagones como puertos base y terminales de descarga de este género. Los puertos construidos para otros fines se convirtieron en abrigo de las embarcaciones dedicadas a la pesca costera, y en el caso de Mar del Plata esta actividad se convirtió en la principal del puerto hasta la actualidad.

A estos factores se sumaron, sin embargo, otros elementos que desanimaron la actividad portuaria del atlántico bonaerense. La principal, la primacía conservada por Buenos Aires como principal plaza portuaria, bancaria y comercial del país. El monopolio del comercio de importación de esta plaza que nunca abandonó se sumó al el tendido radial de la red ferroviaria y posteriormente de las rutas para el transporte automotor. Buenos Aires concentró la actividad exportadora ya que allí se centralizaba el control aduanero, las firmas exportadoras, la actividad bancaria y de seguros, consignatarios, etc.

¹³ En honor al ingeniero constructor de la línea ferroviaria inaugurada en 1884 que unió a Bahía Blanca con la localidad de Neuquén, en el corazón de la provincia de Buenos Aires.

También en Buenos Aires se desarrolló la construcción de frigoríficos y elevadores de granos. No obstante esto, las empresas ferroviarias estimularon con franquicias especiales en el valor del transporte para hacer llegar la producción al puerto de Buenos Aires en permanente combate tarifario con carros, cabotaje y construcción de canales.

En síntesis, el Estado en formación tuvo en las terminales portuarias una necesidad sentida y en diferentes momentos ingenieros como Bragge, Figueroa, Pellegrini, Madero, Luiggi y otros informaban sobre las virtudes o defectos de los diferentes espacios para el emprendimiento de una obra tan magna y costosa como eran los puertos de ultramar que la empresa privada no había podido llevar a cabo. Una treintena de puntos fueron utilizadas oficial u oficiosamente como puertos potenciales, algunos de ellos no prosperaron y otros se impusieron hasta el presente.

La población fluvial

La República Argentina, con costas que se extienden por muchos millares de kilómetros sobre el Océano ó ríos navegables, está destinada contener en el futuro una grande población fluvial ó marítima que se distribuirá en los puertos actuales ó en los que se formarán en adelante.
(Segundo Censo Nacional de 1895).

En todos los censos nacionales, con mayor o menor detalle, además de la población existente en los centros urbanos y en los distritos rurales, fue censada —anotándola como “fluvial”— la de los buques anclados en los puertos de la República y en los que estando ese día en viaje llegaron en los siguientes. El número de los así censados es el que constituye verdaderamente lo que puede llamarse población fluvial¹⁴ donde la unidad censal solía ser la propia embarcación. Los re-

¹⁴ Tanto en los ríos Uruguay y Paraná como en las costas del Atlántico, existían muchas islas casi del todo despobladas, (las de los ríos porque se anegan en la época de las crecientes), que en cierta estación solían ser frecuentadas por obrajeros que se entregan a la explotación de madera, a la caza y pesca, u otras tareas a que dan motivo los productos naturales de ellas. Estos moradores más ó menos nómades de las islas, son conocidos con el nombre

sultados numéricos de ese censo fueron incluidos en las respectivas provincias y en las ciudades o pueblos de que administrativamente dependían. Así, por ejemplo, los 7.056 habitantes de los buques que existían en el puerto de Buenos Aires se incluyeron en el censo de esta ciudad formando la sección 30; en igual forma se procedió con los 1.740 del Rosario. El cuadro que va más adelante presenta los resultados numéricos de estos censos que se efectuó en todas las provincias y territorios que tienen costas fluviales ó marítimas.¹⁵ Aunque el número de puertos naturales o habilitados administrativamente para el comercio, era mucho mayor, no se tuvieron en cuenta para el cuadro más que aquellos en que existía población fluvial o marítima el día en que se efectuó la operación censal.¹⁶

Tabla 1. Población fluvial de la República en los puertos en que existían habitantes el día del Censo.

Provincias	1869 Número de		1895 Número de		1914 Número de	
	Puertos	Población f.	Puertos	Población f.	Puertos	Población f.
Buenos Aires (ciudad)	1	3003	1	7656	1	14828
Buenos Aires (provincia)	6	4614	14	4134 ¹	15	9850
Santa Fe	2	1078	7	3072	8	5133
Entre Ríos	8	1797	9	3370	10	2575

de isleros u obrajeros y han sido también censados como población fluvial por las autoridades marítimas que hicieron el empadronamiento de los buques.

¹⁵ Aunque en uno de ellos, Santa Cruz, no hubiera población fluvial en aquel día.

¹⁶ Así se aclara en el censo de 1895: “A más de los puertos cuyos nombres se consignan en el precedente cuadro, existen en la República, muchos otros que están habilitados temporal ó permanentemente, para el comercio exterior ó interior, pero que el día del censo no tenían buques anclados, ó teniéndolos, su población fue censada como perteneciente á la del pueblo ó centro urbano inmediato”.

Corrientes	9	1267	14	874	13	1868
Misiones	0	0	1	92	1	506
Formosa	0	0	2	110	2	303
Chaco	0	0	2	44	2	174
Río Negro	0	0	1	3	1	132
Chubut	0	0	1	136	2	287
Tierra del Fuego	0	0	2	86	1	111
Santa Cruz	0	0	0	0	4	291
Total	20	11789	54	19595	60	36058

Fuente: Censos nacionales de 1869, 1895 y 1914

1. Según nuestro análisis de las cédulas son 4163 habitantes.

La población fluvial de la República resultó ser de 11.789 en 1869, incrementándose en casi 10.000 efectivos en cada uno de las siguientes ediciones censales. La cantidad de puertos siguió una progresión aún mayor, siendo las provincias de Buenos Aires y Santa Fe las que demostraron mayor aumento. Otra característica es la aparición de los puertos patagónicos que de ninguno en 1869 ya contaba con 8 en 1914.

Para 1895 en que se desagrega por localidad para la provincia de Buenos Aires los efectivos eran los siguientes:

Tabla 2. Población fluvial de la provincia de Buenos Aires en los puertos en que existían habitantes el día del Censo de 1895.

Buenos Aires	7656
La Plata (Ensenada y Puerto La Plata) ¹	1845
Zárate (Delta del Paraná, Las Islas, Zárate)	492
San Fernando y Tigre	389
Bahía Blanca	375
San Isidro	269
Las Conchas (islas)	173
Campana	170
Baradero	87
Lavalle (Ajó)	84

San Pedro	78
Magdalena (Atalaya)	68
Patagones	68
Ramallo (no desagregada)	34
Necochea	31

1. Puerto de La Plata, Gran Dock del Oeste y Arroyo de los Saladeros y la Isla Martín García.

Con el puerto de Buenos Aires a la cabeza, los puertos fluviales sobre el Río Paraná y el Río de la Plata lo siguen, apareciendo recién en quinto lugar el primer puerto atlántico y no muy lejos de este el de San Isidro. Debemos señalar que estamos considerando mucha población del Delta del Paraná que utiliza la vía acuática para su transporte en la zona de islas y por el río mismo. Esta situación incrementa el caudal relativo de Buenos Aires y La Plata (aunque se utiliza un sistema similar al delta para arribar a Isla Paulino, pero de mucho menor volumen). El Puerto de La Plata es de lejos el más populoso en población fluvial de la provincia, seguida muy de lejos por Zárate, Bahía Blanca y San Fernando-Tigre que juntos no alcanzan el número de efectivos que La Plata.

La información que brinda el censo de 1914, aunque no podemos consultar las cédulas censales, es mucho más abundante y desagregada. En principio, la población fluvial para los diferentes puertos se encuentra expresada en función del sexo y el origen de los efectivos como puede observarse en la tabla 3. En ella podemos apreciar, en primera instancia, que continúa el predominio de Buenos Aires como puerto de mayor presencia de población flotante. Lo notable es que más de dos terceras partes de esta población la constituyen extranjeros, mayormente hombres.

Tabla 3. Población fluvial de la provincia de Buenos Aires en los puertos en que existían habitantes el día del Censo de 1814.

Habitantes	Argentinos		Extranjeros		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Buenos Aires	3055	84	11292	397	14828
Bahía Blanca	3107	248	1930	226	5511

La Plata	2012	0	885	1	2898
San Fernando	165	12	231	12	420
Zárate	44	4	267	4	319
Patagones	101	29	133	8	271
Pueyrredón	145	0	79	0	224
Las Conchas	36	1	170	2	209
Campana	56	3	86	2	147
San Nicolás	18	0	85	0	103
Baradero	23	0	30	0	53
San Pedro	20	0	18	0	38
Ramallo	12	0	7	0	19
San Isidro	6	0	11	0	17
Lavalle	3	0	8	1	12
Castelli	4	0	5	0	9

En este censo, si bien con un tercio de la de Buenos Aires, Bahía Blanca se ha posicionado en segundo lugar, pero en este caso la mayor parte son argentinos, lo cual es coherente con el rol dominante en comercio exterior que tenía el puerto de Buenos Aires. Otro tanto ocurre con La Plata, donde los extranjeros no llegan a un tercio y no hay prácticamente mujeres, lo que implica la ausencia de pasajeros en los buques varados en el puerto de Ensenada. La presencia de mujeres aparece con significación en Patagones, dado que el cabotaje era uno de los medios más utilizados hasta el ferrocarril para viajar hasta ese punto.

En otro tomo, el censo de 1914 le dedica varias páginas a la descripción de los buques habidos en los puertos en la fecha del censo con un profuso detalle de los efectivos poblacionales que se encontraban en ellos y el rol que cumplían dentro de la embarcación; desagregados por embarcación, puerto y bandera. No vamos a entrar en el análisis detallado en esta oportunidad pero un resumen de los efectivos para la región bonaerense es la siguiente:

Tabla 4. Población flotante desagregada en 1914.

Categoría	Argentinos	Extranjeros	Total
Capitanes y patrones	2693	1888	4581

Oficiales	205	517	722
Maestranza	228	501	729
Maquinistas	1740	3984	5724
Marineros	1641	5817	7458
Personal de servicio	108	1594	1702
Pasajeros	310	599	909
Total	6925	14900	21825

La primera reflexión es el alto componente de extranjeros (68,2%) en relación con los argentinos que se destaca en todos los componentes salvo en capitanes y patrones (recordemos que aquí se incluyen desde los patrones de una balandra de pesca hasta buques de guerra). La segunda, que los extranjeros más que doblan a los locales en maquinistas y marineros, veremos adelante el impacto de las naves extranjeras que no explica por sí solo este observable. La aplicación de la máquina de vapor a la navegación exigió la presencia a bordo de trabajadores que conocieran el manejo del nuevo sistema de propulsión que transformaba la expansión del vapor de agua en fuerza motriz.

La falta de enseñanza reglada de las materias que requería la nueva actividad y los constantes avances de las máquinas y los materiales utilizados en su construcción hicieron que los armadores de vapores contrataran a experimentados mecánicos y montadores de la industria siderúrgica y los astilleros, para que desempeñaran las funciones de maquinistas navales, aunque posiblemente algunos tripulantes también acabaron aprendiendo el nuevo oficio. Asimismo, nacieron otras profesiones como los fogaños o los engrasadores.

En síntesis, y si bien repetimos que el censo es sólo una muestra del movimiento a lo largo de un período, la expansión económica de la provincia se ve reflejada en ellos en el crecimiento tanto de las localidades censales como en los efectivos de población fluvial. Incluso vemos en el último caso la complejización de esta población acorde con la progresiva irrupción del vapor. Veremos ahora cómo fue esta entre los períodos censales.

La navegación: de la vela al vapor

La navegación a vela, cuyos avances tecnológicos permitieron intercambios comerciales ecuménicos, no evitaba que las embarcacio-

nes estuvieran a merced de los vientos y las condiciones del mar, así como de la pericia de la tripulación. Además, con interminables jornadas de trabajo eran muy difíciles las condiciones de vida a bordo, en viajes casi siempre de duración indeterminada, todo lo cual hacía que fuera elevado el número de pérdidas humanas, sobre todo por hundimientos.

Esta situación se vio sustancialmente modificada por la navegación a vapor fruto de los avances tecnológicos del siglo XIX¹⁷ que mejoraron las condiciones de vida que eran habituales a bordo, además de reducir la duración de los viajes. Sin embargo el nuevo sistema de conducción de los barcos mercantes requería, como vimos en el apartado anterior, mucha mayor cualificación técnica de los tripulantes en general y de la oficialía en concreto.

Sin embargo en la época inicial los vapores consumían gran cantidad de carbón y tenían una maquinaria muy pesada y unas calderas de grandes dimensiones que reducían considerablemente el espacio disponible para la carga. En las islas del atlántico, como Canarias, debían mantenerse incluso depósitos de carbón para completar la carga de combustible en viaje obligando a realizar escalas en ellas antes de la larga singladura hasta América. A pesar de los sucesivos perfeccionamientos que fueron mejorando la utilización de la energía del vapor, la sustitución de las embarcaciones de vela por los vapores fue paulatina con un largo período en que convivieron ambos sistemas incluso de forma combinada. Las flotas de grandes veleros de madera o hierro no desaparecieron hasta los años 1925-1930, cincuenta años después de la aparición de los barcos a vapor (Valdaliso, 1992).

Esto se reflejó en los censos nacionales, en una mirada sincrónica a partir de la información de los censos se puede observar la intensidad con que los vapores se fueron haciendo presentes en los puertos bonaerenses.

En el período más temprano, y a pesar de que los buques a vapor movidos a ruedas o a hélices, habían sino muy utilizados en la Guerra Guazú por las armadas en conflicto, podemos ver en la tabla

¹⁷ Generalmente se admite que la máquina de vapor aplicada a la navegación tiene su origen en las utilizadas para el achique de las minas atribuyéndose a Jouffroy d'Abbans su primera adaptación a una nave fluvial en 1766.

que sigue que aunque superaban el 10% de las toneladas de registro bruto, sólo 44 embarcaciones sobre 1204 eran propulsadas a vapor.

Tabla 5. Cantidad y TRB de buque a vela y a vapor en los puertos bonaerenses el día del censo de 1869.

Puerto	Cantidad Vapor	TRB Vapor	Cantidad Vela	TRB Vela
Buenos Aires	12	4294	232	77282
Tigre	21	3895	77	3067
San Nicolás	2	1800	47	2525
Zárate	5	1748	34	5541
Riachuelo	4	65	795	16059
Ajó			4	117
San Pedro			15	377
Total general	44	11802	1204	104968

Doce de ellas solamente se encontraban en el puerto de Buenos Aires con una media de porte de 357 TRB de promedio y 21, con la mitad de ese tamaño, en el puerto de Tigre —seguramente para el traslado fluvial de frutos. Curiosamente en San Nicolás, aunque se encontraban solamente 2 estas sumaban 1800 TRB, con una media casi tres veces superior a las presentes en Buenos Aires.

En consecuencia no podemos afirmar una presencia importante de este tipo de buques en este período. Sumado a esto a que la incorporación de la innovación franco-uruguaya del frigorífico a la embarcación comenzó a funcionar recién a partir de 1877.

Bibliografía

- AA. VV. (1886). Historia da la Canpanha do Sul em 1827. *Revista trimestral do Instituto Histórico, Geographico y Ethnographico do Brazil*, (49), 438-517.
- Destefáni, L. H. (1970). El curso en nuestro desarrollo histórico. En AA.VV. *Temas de historia marítima argentina* (72-84). Buenos Aires: Fundación Argentina de Estudios Marítimos.
- Moutokías, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: CEAL.

- Oyarzábal, G. (2004) De la vela al vapor: repercusiones de su transición, en la organización de las Escuelas de Formación Naval en la Argentina (1880-1910). *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, 1(1), 8-27.
- Sarmiento, D.F. (1850). *Argirópolis, o la Capital de los Estados Confederados del Río de la Plata*. Recuperado en: <http://linkgua-digital.com/libros/historia/argiropolis/>
- Valdaliso, J. M. (1992). La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial. *Revista de Historia Económica*, 5(1).
- Wallerstein, I. (1980). The Future of the Capitalist World System. En Terence Hopkins, T. y Wallerstein, I. (Eds). *Processes of the world-system*. Beverly Hills: Sage.

Fuentes

- Diego de la Fuente, (1872) *Primer censo de la República Argentina*, verificado los días 15, 16 y 17 de septiembre de 1869, Imprenta del porvenir.
- Dardo Rocha, (1883) Dirección Nacional de Estadística y Censos, *Censo general de la provincia de Buenos Aires demográfico, agrícola, industrial, comercial y verificado el 9 de Octubre de 1881*, Imprenta de El Diario.
- Diego de la Fuente, (1898) *Segundo Censo de la República Argentina, Mayo 10 de 1895*, Argentina, Penitenciaria Nacional.
- Martínez, Alberto B. (1916) *Tercer Censo Nacional levantado el 1 de junio de 1914*, L. J. Rosso y Cia.

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.

