

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>	
<u>José Mateo y José Luis Noqueira</u>	130
<u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u>	
<u>Gustavo Chaliar</u>	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>	
<u>Ulises Suárez Estavillo</u>	169
<u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u>	
<u>Isabel Paredes</u>	186
<u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u>	
<u>Miquel Àngel De Marco (h)</u>	202
<u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u>	
<u>María Claudia Errecart</u>	227
<u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u>	
<u>Nicolás Biancardi</u>	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>	
<u>María Evangelina Vaccani</u>	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.

Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engranaje productivo

Ulises Suárez Estavillo

Introducción

El presente artículo tiene dos objetivos fundamentales: analizar las acciones realizadas por el empresariado local que redundaron en el desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán y aplicar conceptos retomados de las teorías del desarrollo económico para establecer un parámetro de análisis más adecuado en cuanto a la valoración que se tiene de los empresarios dentro de la historia económica, con especial atención en la historia empresarial. El trabajo se divide en tres apartados. En el primero de ellos se analizan las condiciones de la economía mazatleca previo al despunte de la actividad camaronera en 1949. El segundo de los apartados analiza el despunte de la actividad camaronera a partir del análisis de las inversiones dentro de la actividad, centrándose de manera principal en la conformación de un tejido productivo local cohesionado. Y por último, el tercer apartado analiza a través de la teoría schumpeteriana la función empresarial dentro de este proceso de desarrollo.

De igual manera en este trabajo pondremos especial atención en el caso de Tomas de Rueda Jr, como eje motriz del empresariado mazatleco. Ya que es a través de sus acciones como podemos dar cuenta de la manera en que se desarrollo la cultura empresarial pesquera del puerto de Mazatlán.

Entre Yankees y Nipones: la pesquería de camarón en Mazatlán previo a 1949

Ubicado en la parte noroeste del Pacífico Mexicano, el puerto sina-

loense de Mazatlán desde su aparición, en la primera mitad del siglo XIX, dedico la mayor parte de sus esfuerzos económicos a la actividad comercial. A partir de su nombramiento como “primer puerto de altura” del Pacífico mexicano, este se convirtió en eje articulador y salida natural de la producción de algunos de los reales de mina más productivos de la sierra madre occidental como el Rosario, Cópala, Tayoltita.

La expectativa de altos beneficios que supone la intermediación de producción minera, se convirtió en la principal motivación de una serie de empresarios extranjeros que asentaron sus casas comerciales dentro del puerto mexicano. De esta manera, lo que para 1821 era un caserío de pescadores, en pocos años se transformo en uno de los puertos estratégicos no solo de la economía mexicana, sino a nivel continental.

Este despertar de vocación comercial y la falta de un mercado atractivo para los productos del mar, relegó a una apenas existente pero de gran potencial actividad pesquera al olvido. Pese a la riqueza de especies comerciales con que cuenta el Pacífico mexicano, el puerto de Mazatlán nunca contempló a la pesca como un medio para generar crecimiento económico, motivo por el cual esta se mantuvo como una actividad de autoconsumo la mayoría de las veces.

Un siglo después de ese lejano 1821, la actividad pesquera comenzó un desarrollo para esos momentos tardío. La expansión de la economía pesquera en la costa oeste de Estados Unidos así como en Japón, llevaron a los empresarios pesqueros de estas regiones a buscar nuevos espacios para la explotación de ciertas especies. La costa del pacífico mexicano se convirtió en su objetivo principal y pronto consiguieron las concesiones necesarias para la explotación del camarón en territorio mexicano.

Mientras el grupo empresarial mazatleco consolidado en la actividad comercial intentaba diversificar sus inversiones dentro de la industria -cerillos, cerveza, velas, tabaco- (Carrillo, 1998) eran los empresarios extranjeros los encargados de desarrollar la pesca, en particular la de camarón. Sin tener el dato exacto Arturo Román Alarcón (2008) asegura que es en 1821 cuando la primera empresa norteamericana incursiona en la pesca de camarón dentro del Golfo de California. Aun y cuando esta incursión fue incosteable económicamente, es notable ya que se implemento por primera vez la pesca por

“trawl” (chinchorro arrastrado por una embarcación de motor).

Sin embargo, la pesca de camarón por parte de los extranjeros se convirtió en una disputa constante. Intensa fue esta lucha entre pescadores Japonés y Americanos, quienes ante la falta de inversionistas de la región, aprovechaban la hasta entonces no explotada riqueza del Golfo de California. En un primer momento, a través de la Cia. Pescadora Pan Americana S.A. constituida en Guaymas Sonora en el año de 1931; los inversionistas americanos pudieron explotar el Ostión en el estero de los Algodones y las Cruces, a través de una concesión otorgada por el presidente Abelardo L. Rodríguez, a favor del señor E. L. Terrazas. Esta misma compañía en 1934 tuvo un contrato para la captura del camarón con un par de cooperativas sonorenses. En este pacto entre la empresa norteamericana y las cooperativas de Guaymas, consistió en que la compañía proveería las embarcaciones, redes y dinero; a cambio, los pescadores venderían a un precio estipulado previamente toda la producción capturada (Roman, 2008).

Hacia el año de 1936, las compañías pesqueras Japonesas incurSIONaban no solamente en la región de Sonora, sino al igual que la Cia. Pan Americana a partir de 1938, lo hacen en Sinaloa. Con el pretexto de realizar investigaciones acerca de la riqueza del noroeste del Pacífico mexicano, los Japoneses comenzaron a participar de manera activa dentro de pesca de camarón. Con una clara ventaja tecnológica sobre la compañía americana, las compañías Japonesas presentaban además, un plan integral a través del cual se daría capacitación y empleo a los pescadores mexicanos con el fin de que pudieran desarrollar una industria propia.

Como una promesa cumplida a medias, ya que no todos fueron contratados y capacitados, muchos pescadores pertenecientes al movimiento cooperativista firmaron contrato con compañías niponas. Puertos como Guaymas y Topolobampo aventajaban de manera significativa a Mazatlán¹ en cuanto al desarrollo de la industria, sin embargo, la cooperativa Mazatlán comenzó actividades en la industria

¹ En el año de 1936 un grupo de 36 personas entre los que se encontraban, pescadores libres en un unión con un grupo de antiguos miembros de la Confederación Regional de Obreros Mexicanos, comienzan con la pesca de tiburón y langosta bajo la razón social de, Pescadores de Mazatlán; un par de años después se le otorgaría su primer registro como cooperativa.

del camarón a través de un contrato celebrado con la Cia. Suisan Kaisha Maru² en la temporada 1937-1938; a través del cual la compañía le proporcionaba a la cooperativa tres naves a cambio de la compra de todo el producto. Esta misma cooperativa lograría la compra de su primera nave en el año de 1941 (El Sol del Pacifico, 1962).

De esta manera, se iniciaban las actividades de pesca de camarón en Mazatlán, en conjunto con la pesca de otras especies como langosta, tiburón y ostión. Sin embargo, el mercado internacional que el camarón había conseguido y el avance tecnológico que los japoneses habían impulsado en los años treinta, habían terminado por definir el camino económico que Mazatlán seguiría. La década de 1940 se debe entender como un periodo de transición, en el cual la industria camaronera daba sus primeros pasos. Se concentraba en torno a esta, una serie de empresas que permitían un desarrollo más integral y la posibilidad de competir con los grandes centros pesqueros. La aparición de astilleros, congeladoras, ferreterías y una flota más desarrollada fueron las características de la industria durante la década de 1940.

La segunda guerra mundial trajo consigo dos fenómenos que estimularon el crecimiento de la actividad pesquera: en primer lugar ocurrió un retiro de las inversiones extranjeras en los diversos puertos del noroeste mexicano, motivo por el cual apareció una mano de obra en proceso de calificación que carecía de un mercado de trabajo y era apta de ser captada por inversionistas locales.

En segundo lugar a mediados de la década de 1930 la pesca del tiburón comenzó a ser de importancia esto debido al aumento en la demanda de Vitamina "A" utilizada como complemento alimenticio y para el saneamiento de heridas; esta vitamina se encontraba en el aceite de hígado de estos escualos. Así pues, durante la década de los treinta, la fuerte demanda de esta sustancia por los Estados Unidos, hizo posible el surgimiento de la pesca de tiburón en el Noroeste

² La compañía Nipona, Suisan Kaisha Maru, estaba compuesta por una flotilla de barcos pesqueros de alta tecnología. Los barcos, Minatu Maru, Koki Maru y Meizi Maru; eran naves que presentaban las siguientes características: Motores Kobe, combustible diesel, casco de hierro y capacidad de 150 toneladas. Esta compañía, que debido a las rupturas diplomáticas ocurridas por la segunda guerra mundial interrumpió sus actividades 1940, era representada en el puerto de Mazatlán por los Hermanos Saito.

de México, de la cual el puerto de Mazatlán tuvo una participación relevante (Calvo, 1962).

Es indudable que los empresarios japoneses sembraron la semilla de la industria con su participación en las aguas del pacífico mexicano, sin embargo, también es un hecho innegable que el desarrollo de las cooperativas de pescadores desempeñaron un papel fundamental al momento de perpetuar este primer empuje de las empresas japonesas. El sistema cooperativista en México había encontrado en la política de Lázaro Cárdenas a su principal promotor, las cooperativas pesqueras que contaban con la exclusividad de la pesca de ciertas especies aparecen en el puerto de Mazatlán a mitad de la década de 1930.

En el caso de la cooperativa, Mazatlán; encontramos que en el año de 1941 adquirió tres embarcaciones: el primero fue una compra que hizo a, pesquera Topolobampo, pesquera con la que se tendría una relación estrecha durante toda la década de 1940, presidida por Héctor Ferreira; dicha embarcación de nombre, Pescador I, sería pagada con trabajo y producción, sin embargo, el barco se perdería en el mismo año. La segunda embarcación, San José, se convertiría en el primer barco propio de la cooperativa, construido en San Pedro (California), esta nave fue comprada gracias a un préstamo realizado por la antes mencionada pesquera, la embarcación quedó varada en ese mismo año (El Sol del Pacífico, 1962).

Por último, se hizo la compra del buque, Guaymas I, esta embarcación fue construida en un astillero del puerto sonorenses con un crédito similar a los dos anteriores, préstamo de dinero a cambio de producción y trabajo. Sin embargo, un par de años más tarde bajo la gerencia de José G. Gutiérrez, la pesquera Topolobampo exigió la nave como forma de pago del crédito que los pescadores de Mazatlán habían adquirido durante la gestión de Héctor Ferreira (El Sol del Pacífico, 1962).

Los esfuerzos de los cooperativistas no fueron ajenos a los empresarios locales, si bien es verdad, que estos se encontraban enfocados en la pesca del tiburón, era la pesca del camarón la actividad que pintaba un futuro más prometedor. Diversas eran las actividades relacionadas a la pesca que a partir de la década de 1940 se comenzaron a desarrollar dentro del puerto. La constitución de empresas accesorias a la pesca del camarón era prueba visible del desarrollo de la

actividad. Previo a 1944, la constitución de este tipo de empresas fue casi nula, salvo la aparición de un taller naval propiedad de la familia Rice y una empresa naval de la familia Rueda, no se presentaron inversiones importantes. Sin embargo, en el año de 1944 se constituyen una congeladora y un pequeño astillero que se convertirían en punta de lanza de la actividad pesquera.

Desarrollo por generación espontánea: la pesquería de camarón en Mazatlán 1949-1958

Al igual que cualquier proceso de crecimiento de una industria, el que sufrió la pesquería de camarón en Mazatlán a partir de 1949, estuvo motivado por factores de corte interno y externo. Una de las causas principales que propició este crecimiento fue la mayor demanda del crustáceo en el mercado norteamericano. Estadísticas proporcionadas por el mismo gobierno estadounidense plantean que el consumo de camarón mexicano en ese país aumentó un 1200% en un periodo de 21 años (El Sol del Pacifico, 1951).

Este notable y paulatino aumentó en la demanda de camarón nacional no tardó en calar profundo dentro de las ambiciones de los industriales pesqueros mazatlecos que hasta 1950 se habían enfocado a la pesca de tiburón, la cual había ido en picada debido a los mismos movimientos del mercado estadounidense. Con apenas 5 embarcaciones en el año de 1949, el floreciente grupo de empresarios del camarón, unidos a las también florecientes cooperativas pesqueras, lograron una producción superior a las 230 toneladas de crustáceo de los cuales el 95% fue destinado para exportación al vecino país del norte. De esta manera, tenemos que para el año de 1949, la producción camaronera de Mazatlán destinada a la exportación era de apenas 0.60% del total de las exportaciones del país, mientras que puertos como Guaymas, Topolobampo, Salina Cruz, Ciudad del Carmen, Tampico, se posicionaban como los puertos camaroneros más importantes de México (Blancarte, 1968).

Sin embargo, la producción camaronera aumentó de manera importante con la aparición de nuevas inversiones, que a partir de 1950 llegaron de forma masiva modificando de manera sustancial el tejido productivo local. Estas inversiones alcanzaron para el periodo de 1950 a 1958, un aproximado de 41 millones de pesos. Dichas inver-

siones fueron aprovechadas no solamente en la adquisición de barcos modernos a través de los cuales se dio un aumento de la producción, sino que, además, se logró impulsar todo una serie de empresas que también contribuyeron al incremento de la productividad.

Entre enero de 1950 y diciembre de 1951, se constituyeron un total de 68 empresas relacionadas con la actividad pesquera, las cuales se dividían de la siguiente manera: 7 congeladoras, 2 ferreteras especializadas, 1 remolcadora, 1 astillero, 57 de extracción; en este sentido cabe destacar que según el acta constitutiva de la sociedad de extracción las facultaba para actividades de industrialización (congeladora), comercialización, construcción (astillero)³ sin embargo, la mayoría de estas tenían muy bien definidas sus actividades dadas las fuertes inversiones que requería la puesta en marcha de una embarcación.⁴

Empresas Pesqueras y Turísticas en Mazatlán 1950 – 1958

Año	Empresa Pesca	Empresa Turística	Otra Empresa
1950	53	1	12
1951	15	2	3
1952	6	7	3
1953	8	3	5
1954	7	8	10
1955	9	10	14
1956	11	15	9
1957	8	10	7
1958	7	8	4
Total	142	73	75

FUENTE: Archivo del Registro Público de la Propiedad de Mazatlán, Sinaloa. 1950 – 1958

³ RPPMAZ 1949-1958.

⁴ El costo de una embarcación en 1951, era de aproximadamente \$100,000.00 pesos, sin contar el equipo y provisiones necesarias para la realización de los viajes de pesca. Existían para este periodo empresas pesqueras que llegaban a inversiones de \$2,000,000.00 pesos sin embargo la mediana de las inversiones se encontraba en \$150,000.00 pesos

Como podemos observar, este crecimiento en las inversiones pesqueras, si bien fue extraordinario en el año de 1950, se mantuvo constante a través de toda la década de 1950, siendo 1954 y 1958 los años con un menor número de inversión. Sin embargo, esto no debe tomarse como una depresión de la actividad, sino como un proceso de organización. La pesca del camarón era próspera, si bien existían problemas en torno a su organización, estos eran normales en una industria que se antojaba de reciente creación. Existen síntomas muy claros de que su crecimiento durante el primer año de la década de 1950 se sustentó en diversos factores, como desarrollo institucional y políticas públicas tanto locales como federales. Sin embargo, la participación de capitales privados fue el principal motor de este cambio.

Atendiendo a los datos del Registro Público de la Propiedad se evidencia un flujo constante de nuevos capitales. Con un total de 142 empresas constituidas, en un periodo que va de 1950 - 1958, la industria de la pesca de camarón alcanzó una inversión de poco más de 42 millones de pesos.⁵ A esto debemos sumar que su diversificación fue considerable, logrando aglomerar en torno a sí un número importante de empresas conexas que podríamos llamar refaccionarias.

Para los años del boom camaronero, existieron empresas que desarrollaban actividades como avituallamiento, industrialización, comercialización; este número de empresas aumentó de manera significativa en los años siguientes. Para el mismo periodo de nueve años alcanzaron las siguientes cifras: 12 congeladoras, 1 industrializadora, 1 remolcadora, 9 ferreteras especializadas, 2 astilleros, 98 de extracción.⁶

Al ser una industria de corte primerio, fueron las empresas de extracción las que captaron un máximo nivel de inversión. Como se mencionó anteriormente, fueron más de 100 las empresas que en sus actas constitutivas se registraron como empresas dedicadas a la extracción de productos marinos, si bien, es cierto que no puede afirmarse con seguridad cuántas de estas se dedicaron exclusivamente

⁵ Para el caso de estas empresas se tomaron en cuenta solamente empresas que tuvieran un capital mayor a 50 mil pesos, o que estuvieran relacionadas con los principales actores empresariales del periodo, por lo que se advierte que son datos parciales.

⁶ RPPMAZ 1949-1958.

a la pesca del camarón, fuentes hemerográficas de 1957 revelan que poco más del 90% de las embarcaciones pesqueras estaban dedicadas a la pesca del crustáceo. De esta forma, la inversión de capitales dentro las actividades de extracción durante el periodo de 1950 a 1958 ascendieron a poco más de 25 millones de pesos, equivalentes al 65% de la inversión total de la actividad pesquera durante el periodo.

Los diversos enfoques del estudio de sistemas productivos locales y tejidos productivos, así como los de distritos industriales, plantean que no existe en este tipo de desarrollo de una región una empresa mayor sobre la cual orbiten el resto, sino por el contrario, sostienen que un grupo determinado de pequeñas y medianas empresas trabajan de manera conjunta con el objetivo de disminuir los costes de producción.

Para el caso de Mazatlán, como se verá más adelante, existieron grupos de empresarios que aglomeraban el grueso de la producción a través de la diversificación de capitales en actividades relacionadas con la pesca del camarón, sin embargo, las empresas de extracción constituidas dentro de este periodo presentan niveles similares de inversión, entendiéndose con esto, entre otras cosas, que existían igualdad de condiciones para grandes y pequeños capitalistas. Así pues, tenemos que si bien existieron empresas como, Camaronera del Pacífico S.A., que en 1954 fue constituida por miembros de la familia Coppel con un capital de 2 millones de pesos, el promedio de las empresas constituidas oscilaba entre los 100 y 300 mil pesos.

Este crecimiento desmedido de la estructura material en la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán vino acompañada de la aparición de una estructura institucional que sustentó de manera adecuada este crecimiento. En un primer momento encontramos a las cooperativas que como ha quedado de manifiesto, fueron en conjunto con las empresas japonesas las iniciadoras de la actividad pesquera en el puerto de Mazatlán.

Pese a ser sociedades de producción desprovistas de los factores básicos de la misma como embarcaciones o congeladoras, las sociedades cooperativas pesqueras contaban con exclusividad de pesca de las especies marinas de mayor valor comercial, motivo por el cual los empresarios para acceder al recurso tenían que firmar contratos de participación a través de los cuales las cooperativas empleaban a sus

socios y generaban una acumulación de capital para futuras adquisiciones de embarcaciones.

De esta forma el aumento en el esfuerzo productivo empresarial, trajo consigo un crecimiento exponencial en el número de cooperativas y socios cooperativistas, pasando de ser 2 con poco más de 200 socios en 1950, a ser 5 con más de 1000 socios en 1956. De esta forma, las inversiones privadas en la pesca dentro del puerto de Mazatlán encontraron un eco dentro de las organizaciones encargadas de proveer la mano de obra necesaria. Si bien, la relación entre ambos actores, mediada por los contratos de participación, fue accidentada la mayoría del tiempo, durante los primeros 10 años de desarrollo de la actividad se mantuvo estable y con el objetivo claro de conformar una industria solida y equilibrada.

Cooperativas de pescadores en Mazatlán en 1956.

Cooperativa	Socios Cooperativistas
Cooperativa pescadores de Mazatlán	245
Gral. Ignacio Allende	101
Pescadores de Mariscos	109
Crestón de Mazatlán	349
Cooperativa Sinaloa	250

Fuente: El Sol del Pacifico, 21 de Noviembre de 1955.

Buscando al empresario schumpeteriano: empresarios pesqueros en Mazatlán

La existencia inicial de una red empresarial capaz de sustentar el desarrollo de la industria fue una de las principales fortalezas de la actividad camaronera. El papel que algunos de los capitalistas jugaron dentro de la actividad, rebasaba sus funciones de proveedores de capital y los convertía en directores e inclusive defensores de una industria en crecimiento.

El papel innovador del empresario camaronero en Mazatlán no se presentaba en la medida en que desarrollaba nueva tecnología o planteaba modelos organizacionales eficientes; el papel innovador de este radicaba en la manera en que afrontaba los diferentes problemas externos a la actividad, funcionando la mayoría del tiempo como un

bloque compacto que permitía obtener beneficios no solo para ellos como armadores, sino que por lo general hacía extensivo este beneficio a las clases obreras: pescadores y trabajadores de congeladoras. Diversos son los ejemplos de cómo en que el empresario camaronero mazatleco introdujo beneficios a la actividad, haciendo eficiente toda la actividad.

Si bien, la teoría Schumpeteriana da al empresario la tarea fundamental de introducir nuevas combinaciones en la que destruyan el equilibrio antiguo y tiendan hacia uno nuevo (Schumpeter, 1978). Esta labor de destrucción creadora, según el economista austríaco, es la definitoria de la función empresarial. El concepto de empresario, en este contexto teórico schumpeteriano, es sinónimo de innovador o de introductor de nuevas combinaciones, y excluye otras funciones como las de dirección del negocio o la asunción del riesgo.

Sin embargo, con el paso del tiempo la teoría de Schumpeter ha sido modificada permitiendo que sus parámetros de análisis se expandan a la función emprendedora sobre conocimientos organizacionales innovadores por parte de los empresarios, permitiendo de esta manera rastrear no solo esta destrucción creadora, sino la modificación en los patrones administrativos de las economías (Vazquez, 2004).

De esta manera, aun y cuando los empresarios pesqueros mazatlecos modifican de manera notable la función de la producción en cuanto a que existe una diversificación del modelo minero-comercial a un modelo pesquero presentan sus principales innovaciones en el contexto de lo administrativo-organizacional. A continuación de se enuncian algunas de las acciones más representativas que durante el periodo de 1949 a 1958 desarrollaron los empresarios mazatlecos.

El aumento en la productividad del camarón dentro de las costas mexicanas, especialmente en las costas del Pacífico, provocó que la presencia del crustáceo en el país del norte aumentara de manera importante en un periodo de poco más de 10 años. Así, mientras que en el año de 1939 las exportaciones de camarón hacia el vecino país eran de aproximadamente 3,018 toneladas.; en el año de 1950 alcanzaron un total 36, 524 toneladas (un aumento de poco más de 1200%) Ante esta situación, pescadores de los estados americanos de Mississippi, Texas, Louisiana, Alabama, Florida, pidieron al congreso, proteger su industria local a través de la aplicación de un impuesto de impor-

tación del 15% sobre el crustáceo. Para el año de 1951, la industria camaronera de Mazatlán se presentaba como una de las más grandes en todo el país, y sus armadores se encontraban a la vanguardia en cuestiones de organización. (El Sol del Pacifico, 1951)

Comandados por Pedro L. Pinzón (funcionario federal de la Cámara Pesquera Nacional) se creó el 15 de febrero de 1951 la Cámara Pesquera en Mazatlán, quedando como directivos principales: Carlos Novoa, Martín Gavica, Tomás de Rueda Jr., José Collard. Ante la ineficiencia de las autoridades federales por solucionar de manera satisfactoria la problemática del aumento de impuestos por parte del gobierno norteamericano; representantes de esta cámara iniciaron una serie de negociaciones que terminaron por echar atrás la imposición de nuevos impuestos; lograron contactar con mercados europeos buscando una diversificación del mercado del camarón, que permitiera no depender tanto del mercado estadounidense.

Sin embargo, el mayor beneficio que se logró a través de esta primera intervención empresarial, fue que quedó integrado el Comité de Control de Calidad e Investigaciones Científicas (este comité estaba formado por investigadores pesqueros de las universidades de Texas, Louisiana y el Instituto pesquero de Guaymas.); fundaron la Asociación Camaronera Interamericana y lograron así promocionar el producto mexicano en un mercado mayor dentro del territorio norteamericano, dicha promoción estaba a cargo de J. Walter y Thompson & Co.); por último, quedó instituida en la ciudad de Chicago la Comodity Exchange (organismo encargado de velar en las instituciones de valores por un precio competitivo del camarón mexicano y estadounidense).

Sobre este trabajo de los armadores a favor o en contra de la aprobación, de determinadas políticas que afectarían a la industria existen, muchos casos, sobre todos los relacionados con la comercialización del producto hacia los Estados Unidos. En 1952, con el fin de agilizar y reducir el costo del proceso de exportación, los armadores de Mazatlán, adquirieron bonos del tren Pacífico por una cantidad de \$350, 000. 00 pesos, este hecho se convertiría en pieza clave de este periodo para la comercialización del producto (El Sol del Pacifico, 1951).

En el año de 1953, dueños de congeladores y armadores fundan una compañía a través de la cual promocionar y acomodar a mejor precio el camarón de Mazatlán y de Guaymas en Estados Unidos.

Jack Wittis, oriundo de San Francisco, fue designado como gerente de esa empresa, con el objetivo de comercializar el producto no solamente en el estado de California, sino en otros estados de la Unión Americana. A través de esta compañía las congeladoras recibieron mayores ingresos por la venta del camarón. Con este tipo de mecanismos los armadores aseguraban poder sostener el aumento en los contratos que año con año celebraban con las cooperativas, asegurando así la relación cordial que hasta el momento habían tenido.

Otro de las tareas fundamentales que los armadores desarrollaron fue la búsqueda de condiciones favorables para la pesca y maquila de camarón en diversas partes del Pacífico mexicano, así como mecanismos a través de los cuales hacer más eficiente la comercialización del producto. Como ya se mencionó, una de las estrategias que los armadores desarrollaron para sortear la falta de productividad en las vedas fue la de distribuir sus embarcaciones más grandes a través de todo el litoral del Pacífico mexicano. Sin embargo, estas movilizaciones requerían de un trabajo arduo por parte de los armadores. La búsqueda de condiciones necesarias para la pesca fuera de Sinaloa, requería un fuerte trabajo de negociación con las cooperativas y autoridades de otros puertos, de esta manera, encontramos una constante de viajes de armadores mazatlecos con el fin de abrirse las puertas para la pesca de camarón.

En enero de 1952, los señores Mariano Farriols y Jorge Oliveri realizaron un viaje a las costas de Salina Cruz, Oaxaca, con el fin de evaluar la factibilidad de explotar el camarón en aquellas costas. Si bien maquilar el camarón en el puerto oaxaqueño traería más gastos que ganancias, estos dos empresarios a través de convenios con autoridades locales abrieron una puerta, que hasta la fecha no se ha cerrado, para que las naves sinaloenses pescaran en aquel puerto. La misma situación sucedió en el año de 1958, cuando los señores Rafael Domínguez y Martín Gavica se encontraban en Ensenada negociando con las congeladoras de aquel puerto para maquilar el producto (El Sol del Pacífico, 1958).

Tomás de Rueda Jr.: constructor y diseñador de una industria

El caso de todos estos empresarios es destacable, pero sin lugar a dudas Tomás de Rueda Jr. merece un análisis por separado. Como

ya se ha dicho, este armador no se limitó solamente a la inversión de capitales dentro de la empresa, sino que además fue parte activa de las instituciones que permitieron a la pesca del camarón convertirse en el eje principal de la dinámica económica del puerto de Mazatlán. A principios de la década de 1950, Tomás de Rueda, era designado como secretario de la unidad local de la Cámara de Pesca, encargada, entre otras cosas, de negociar los impuestos de exportación y la fijación de precios estables por el producto por parte de la Secretaría de Hacienda en la ciudad de México. Para 1958, este empresario contaba con algunas de las empresas más pujantes dentro de la actividad y fungía como presidente de las mismas: Astilleros Unidos Mexicanos, Astilleros Tomás de Rueda Jr., Astilleros y Construcciones Navales de Guaymas, Pesquera la Providencia, Pesquera Olas Altas.

Tomás de Rueda Jr. se presentaba como un empresario innovador dentro del entorno pesquero. Con una visión de negocios que le permitía abarcar no solamente los aspectos esenciales de la industria, logró construir una serie de empresas complementarias entre sí que le permitió sustentar el desarrollo con sus propios esfuerzos. Dos son los puntos importantes a través de los cuales podríamos definir a este armador. Por un lado está su visión estratégica para la inversión de los capitales dentro de la pesca del camarón. Como observamos en el cuadro siete, Tomás de Rueda Jr. aportaba para el periodo de 1950 a 1959 una inversión aproximada de 2, 296,800. 00 pesos, equivalentes a 4.42% del total de la inversión para la industria dentro de ese periodo.⁷

Sin embargo, su visión estratégica se centro en la diversificación de sus inversiones en actividades referentes a la pesca. Tomando como punto de partida el año de 1950,149 se tiene que la primera inversión realizada por el armador fue una empresa destinada a los salvamentos y remolques de otras naves; posteriormente sus inversiones serían en cinco empresas de extracción; una empresa de venta de maquinarias y accesorios especializados a la pesca; una reinversión en el astillero que para el año de 1951 era uno de los principales astilleros no solo del puerto de Mazatlán, sino del Pacífico mexicano.

Algo destacado, es que Tomás de Rueda Jr. durante el periodo no

⁷ RPPMAZ, 1950-1959

participo nunca como socio de alguna empresa dedicada a la comercialización o congelamiento del producto, sin embargo, esta no era una situación que le generara un problema mayor, ya que debido a sus tratos comerciales con otros importantes armadores del puerto tenía acceso a comercializadoras y congeladoras; como era el caso de las empresas, Congelado S.A. y Maricos Tropicales S.A. propiedad de Tomás Balderrama y Juan Gavica, respectivamente.

Como se puede apreciar, Tomás de Rueda Jr. contaba con inversiones en empresas que le permitían controlar todas las necesidades de la pesca del camarón. Estas necesidades iban desde la construcción de las embarcaciones hasta sus mismas refacciones mecánicas. De igual forma, este empresario no solamente tenía inversiones relacionadas con la pesca de camarón, sino que había diversificado sus capitales participando de la pesca deportiva y de actividades comerciales.⁸ Encontramos en la figura de Tomás de Rueda Jr. Un empresario que logró sustentar de manera integral la actividad de la pesca del camarón.

El segundo punto característico de este empresario, que lo convierte en un empresario ejemplar de los que dieron sustento a la actividad camaronera a principios de la década de 1950, es que tuvo relaciones económicas, políticas y sociales con diversos actores de la sociedad. Como lo muestra la tabla tres, Tomás de Rueda Jr. se encontraba comercialmente relacionada con los empresarios más pujantes de la industria camaronera. Tomás Balderrama, Ernesto Coppel, Juan Gavica, eran tres de los empresarios pesqueros más importantes del puerto; y en total, los cuatro armadores manejaban una inversión de \$5, 530,900 de pesos que equivalían a un 10.66% de la inversión total en la pesca durante el periodo. A esto debemos sumar sus relaciones con la familia Kelly, cuyos miembros finales de la década de 1950 se habían convertido en algunos de los más importantes empresarios turísticos del puerto.

Sin embargo, la capacidad que Tomás Rueda Jr. tenía para relacionarse de manera positiva hacia sus empresas no se limitaba so-

⁸ Las inversiones que Tomás de Rueda Jr. realizo fuera de la industria de la pesca del camarón, no representaban una cantidad significativa de capital, este ascendía a \$66,000.00 pesos, distribuidos en tres empresas: 2 dedicadas a la pesca deportiva y una más dedicada al comercio en general.

lamente a empresarios afines sino que logro desarrollar relaciones con políticos y actores de la industria que no estaban directamente relacionados. Un ejemplo de esto son las ceremonias religiosas que se hacían previo inicio a las actividades pesqueras. En el año de 1951 durante la ceremonia de apertura de temporada, de la cual fue uno de los organizadores, Tomás de Rueda Jr. contaba en su barco El Mocho (barco insignia y el más grande la flota) con las más altas personalidades públicas del estado y el municipio: Enrique Pérez Arce, gobernador del Estado; Clemente Vizcarra, Secretario General de Gobierno del Estado; Juan B. Ruiz, Director de Turismo del Estado; Amado S. Guzmán, presidente municipal; así como Lino Aguirre, obispo del Estado de Sinaloa.

Tomás de Rueda Jr. se convirtió en un punto clave de las negociaciones entre los armadores y los cooperativistas. Durante el periodo, el total de la flota de las cooperativas había sido construido en los astilleros de Rueda. Al ser estos barcos pagados a través de créditos del BANFOCO, el constructor naval logró hacer más extensa su red de relaciones. No era de sorprender ver en las instalaciones del astillero a grandes autoridades de pesca. En abril de 1956, el astillero “Rueda” botó 10 barcos que pertenecerían a diferentes cooperativas del noroeste de la república.

Los medios tuvieron oportunidad de fotografiar juntos a Tomás de Rueda con importantes personalidades pesqueras como: Lic. José Luis Teja, Director de Fomento Cooperativo; Melchor Ortega, Gerente general de Banco de Fomento Cooperativo; Raúl de Haro, Jefe de departamento de Fideicomiso del mismo banco; Ángel Orozco, representante de la Secretaría de Hacienda; Felipe Domínguez, presidente de la Confederación de Cooperativas. Inclusive, el empresario mazatleco llegó a recibir en este periodo a dos diferentes presidentes de la república Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos, en 1953 y 1958, respectivamente.

Aun y cuando el caso de Tomás de Rueda Jr. sea el más relevante en cuanto a actividad empresarial existieron por lo menos una decena de empresarios comprometidos con un desarrollo integral de la industria. Juan Gavica, Mariano Farriols, Pedro L. Pinzón, Octavio Rivera Soto, Tomás Balderrama, fueron sin duda alguna los más importantes.

Bibliografía.

- Blancarte, S. (1968). *Los recursos pesqueros en el desarrollo nacional. El caso del camarón en México*. México: UNAM.
- Calvo Mendoza, M. (1962). *Contribución al estudio fisicoquímico de los aceites de hígados de pescado*. México: Secretaría de Industria y Comercio.
- Carrillo Rojas, A. (1998). *Los caballos de vapor. El imperio de las máquinas durante el cañedismo*. Culiacán: COBAES.
- Román Alarcón, A. (2008). El surgimiento de la pesca comercial en Mazatlán. Empresas y empresarios 1940-1960. *Revista Sociales* [México: Universidad Autónoma de Tamaulipas].
- Schumpeter, J. (1978). *Teoría del desenvolvimiento económico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Vázquez Barquero, A. (2004). *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. España: Antoni Bosch Editor.

Archivos

- Registro público de la propiedad Mazatlán, Sinaloa 1920-1960
- Archivo Histórico Mazatlán
- Periódico “El Sol del Pacifico” 1951-1959

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.

