

# 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 prolongados<sup>1</sup>. Esto es evidente en el caso de los puertos.

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

---

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



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

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

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

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

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

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

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

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

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

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

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales<sup>2</sup> como a la circulación terrestre de

---

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

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

El resto de los textos que conforman el libro indagan sobre los circuitos terrestres y lo que podemos considerar como puertos secos<sup>3</sup>. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

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

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

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

---

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

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

## **Bibliografía**

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

# La ruta del cacao

## Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX

*Lina Constanza Díaz Boada*

### **Introducción**

Pamplona de Indias, durante el periodo colonial, fue punto de partida de expediciones de conquista y pacificación, que culminaron con la fundación de ciudades, villas, centros mineros y puertos en la región nororiental del actual territorio colombiano y noroccidental de Venezuela. La presencia de arterias fluviales que permiten la comunicación entre Pamplona y el Lago de Maracaibo vislumbró, desde el momento de la Conquista, la necesidad de fomentar el tránsito que diera salida a los metales pamploneses. Tras la crisis de la minería, que amenazó la subsistencia de la ciudad en el siglo XVII, la diversificación hacia actividades agrícolas y la vitalidad del comercio promovió un nuevo periodo de crecimiento y consolidación económica, política y social para la élite local.

Si bien, nuestro objeto de estudio son las prácticas políticas de la élite pamplonesa a lo largo del siglo XIX, no podemos perder de vista los aspectos económicos y sociales, tanto de los actores como de la región, pues éstos confieren rasgos particulares a los procesos que nos interesa investigar. En ese sentido, la presencia de rutas y puertos fluviales adquieren centralidad, porque configuran el paisaje sobre el cual, la mencionada élite, desplegó la apropiación social del territorio. Por ende, nos permite encauzarnos hacia las actividades, intereses y vínculos socioeconómicos de los *notables* pamploneses, que influyeron en la toma y legitimación de las decisiones políticas del grupo.

El presente escrito hace parte de la etapa de exploración en el proceso de construcción del objeto de estudio. Por lo tanto, más que resultados de investigación proponemos un ejercicio de reflexión sobre la región y la élite que nos interesa abordar. En el primer apartado presentamos un panorama general de los estudios que sobre Pamplona se han realizado en la historiografía. Nos interesa centrarnos en la forma cómo se ha abordado la localidad en el marco de una *región histórica* dinamizada por las conexiones sociales favorecidas, a su vez, por las rutas fluviales. En segundo lugar, realizamos un breve recorrido por la configuración socioeconómica de la élite pamplonesa a lo largo del periodo conocido como colonial. Señalamos las transformaciones experimentadas por la élite local, que van desde el predominio de encomenderos-mineros al momento de la conquista y primera etapa de formación de los primeros poblados hispanoamericanos en la región (siglos XVI-XVII), hasta el ascenso económico de los hacendados-comerciantes a partir de la centuria del XVIII. Finalmente, abordamos la ruta del cacao que salía desde San José de Cúcuta por el río Zulia hasta el Lago de Maracaibo, en tanto existía una estrecha relación entre Pamplona y las haciendas cucuteñas.

### **El caso de Pamplona en los estudios regionales**

La historiografía sobre el actual territorio de Colombia evidencia una tendencia a enmarcarse dentro de los límites fronterizos, tanto internos como externos del país. Esto ha provocado varios problemas al momento de abordar procesos histórico-sociales que trascienden los marcos del Estado-Nación. Por ejemplo, se ha generado una representación de Colombia construida a partir de provincias completamente desarticuladas entre sí. Provincias que, además, son presentadas como homogéneas en su interior. La pretendida homogeneidad, por supuesto, se desprende de la visión impuesta por las élites centrales de cada localidad. En este sentido, coincidimos con Gilberto Loaiza (2008) cuando menciona que la idea de país fragmentado ha desembocado en la proliferación de estudios regionales, especialmente desde las grandes capitales de provincia, pero de manera aislada y profundamente localista.

Algo similar ocurre con los límites territoriales del Estado colom-

biano en relación con los países vecinos. Pareciera olvidarse que las fronteras estatales son invenciones políticas recientes que desconocen, en la mayoría de los casos, las dinámicas histórico-sociales de larga duración entre los espacios fronterizos.<sup>1</sup> En otras palabras, la naturalización de las fronteras nacionales ha impedido el desarrollo de investigaciones sobre *regiones históricas*<sup>2</sup>, concepto que permite insertar a la localidad, y a los actores locales, en áreas más extensas de actuación.<sup>3</sup>

A partir de la década de 1970, se ha incrementado la producción de trabajos desde perspectivas locales y regionales en Colombia. Paralelo a la renovación teórico-metodológica de la disciplina, las investigaciones han planteado la revisión crítica de la Historia nacional con el propósito de estudiar espacios alternativos al centralismo ejercido por Santa Fe de Bogotá. Los esfuerzos realizados han permitido conocer particularidades de diversas ciudades, provincias, Estados federales o departamentos -según el periodo republicano que se estudie-, pero éstos también parten de un enfoque centralista cuando privilegian a la capital de la entidad político-administrativa que se investiga<sup>4</sup>. Cabe enfatizar que la resistencia a ir más allá de los límites jurisdiccionales de la provincia ha obstaculizado la reflexión en torno a las *regiones*

---

<sup>1</sup> Aquí no sólo pensamos en las regiones históricas que comparten espacios fronterizos enmarcados en los actuales límites del Estado colombiano, sino también, en los espacios que por conflictos políticos-económicos han dejado de pertenecer al territorio de Colombia, como es el caso de Panamá.

<sup>2</sup> Retomamos el concepto de *regiones históricas* de la propuesta del historiador Germán Cardozo Gaulé (1992-1993: 369) que la ha definido como “[...] área con características históricas comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían [...]”.

<sup>3</sup> Cabe mencionar los esfuerzos realizados por la socióloga María Teresa Uribe de Hincapié al estudiar la relación entre región y Nación para el caso antioqueño. Ver: (Uribe de Hincapié et al., 1987), (Uribe de Hincapié, 1992); (Uribe de Hincapié, 1998). Recientemente, la problematización sobre la *región* empieza a retomarse en diversos ámbitos universitarios de provincia. Al respecto encontramos los trabajos de (VALENCIA, 2005); (ALMARIO, 2005); (RAMÍREZ, 2011).

<sup>4</sup> Para citar algunos ejemplos: (Guerrero, 1993); (Martínez, 1997); (Botero, 2003); (Román, 2004).

*históricas*. La posición de Armando Martínez Garnica ilustra el anterior problema. Martínez ve en el concepto de *región* una abstracción que desencadena un “obstáculo epistemológico” que impide, a su vez, el desarrollo de la Historia política del Estado Nacional Colombiano. Al respecto menciona que:

[...] tal como corresponde a la acción política de un imperio en expansión, ya que aquellas eran las unidades sociales y políticas efectivas en el proceso de identificación de los grupos humanos, y con el tiempo contribuyeron a fundar en varias ocasiones al Estado Nacional mediante la cesión de sus ‘soberanías resumidas’ [...] a diferencia del ‘modelo regional’, [...] las provincias fueron entidades sociales con un acontecer propio desde el momento en que fueron nombradas y jurisdiccionalmente delimitadas por las huestes del imperio, poniéndolas bajo el señorío de un cabildo, hasta que el Estado republicano procedió a eliminarlas para facilitar el proceso de integración social de la Nación (Martínez, 2004: 100).

La perspectiva de Martínez pierde de vista al menos dos aspectos que consideramos fundamental tener en cuenta al emprender estudios locales y regionales. Primero, creemos insostenible encasillar las dinámicas sociopolíticas –la dimensión económica es desconocida por el enfoque exclusivamente político de este historiador– a los límites impuestos por las “huestes del imperio”, hacerlo implica, entre otras cosas, desconocer que el proceso de conquista y colonización emprendidos en nombre de la corona de Castilla se edificó sobre las estructuras y vínculos regionales de los distintos grupos prehispánicos que no coincidían, necesariamente, con las demarcaciones provinciales establecidas. Cabe recordar además, que las diversas unidades político-administrativas fundadas en Hispanoamérica sufrieron varias modificaciones a lo largo del periodo del dominio de la monarquía española. Modificaciones que estuvieron dadas por múltiples factores en los cuales intervenían las tensiones suscitadas entre los intereses locales, regionales y de la corona. Así pues, la coyuntura política abierta por la crisis de la monarquía en 1808 exaltó no sólo las tensiones –diversos cabildos proclamaron la “independencia” frente



a la capital de provincia, como lo hizo Girón ante Pamplona<sup>5</sup>, sino también, las alianzas locales y regionales consolidadas de tiempo atrás.

El segundo aspecto desconocido por Martínez es la centralidad del municipio hispanoamericano como estructura política heredada de España. Retomamos las palabras de Tamar Herzog (2006: 21-22) al afirmar que “eran los municipios los que implementaban la política económica, fiscal, militar, jurisdiccional y gubernativa del rey. [...] por lo que la construcción del Estado liberal consistió básicamente en ordenar y jerarquizar los cuerpos municipales”. Desde esta perspectiva, antes que la provincia era en el municipio donde la élite construía la integración social, política y económica. Por supuesto, los vínculos de la élite local trascendían los límites de la municipalidad. A través de diversas clases de alianzas –familiares, paisanaje, comerciales, empresariales, educativas, entre otras- los miembros de las distintas élites locales fueron generando un amplio entramado regional.

Ahora bien, la historiografía desarrollada en Colombia sobre el

---

<sup>5</sup> La fundación de Pamplona, realizada el 1 de noviembre de 1549, no implicó la delimitación precisa de sus fronteras. Por esta razón, al fundarse Girón, en 1631, se generaron conflictos por los límites jurisdiccionales entre ésta y el cabildo de Pamplona. Las continuas disputas por la mano de obra indígena, la posesión de la tierra y sus recursos, enfrentó a los miembros de la élite de ambas localidades a lo largo del siglo XVII y XVIII. En el marco de las Reformas Borbónicas, la Real Orden del 25 de marzo de 1795 reestructuró los territorios pertenecientes a la Provincia de Tunja (a la que pertenecían tanto Girón como Pamplona), creando las Provincias de Pamplona, Vélez y reorganizando la de Tunja. El Corregidor de Tunja quedó con la jurisdicción de los cabildos de Tunja, Muzo y Villa de Leiva. El Corregidor de Girón con los cabildos de Girón, Pamplona y las Villas del Rosario y de Cúcuta. El Corregidor del Socorro con los cabildos de Vélez, Socorro y San Gil. La elección de las sedes capitales produjo álgidos enfrentamientos entre las ciudades y villas de la región, por cuanto la Real Orden nada establecía al respecto. En desarrollo del litigio que suscitó la elección de las capitales, el Fiscal de la Real Audiencia conceptuó que Vélez y Pamplona debían constituirse en las cabeceras de Provincia, contrariando las aspiraciones de Girón, que no cederían tan fácil. Luego de transcurridos cinco años, Girón se negaba a cumplir con el traslado de la capital provincial a Pamplona, ante lo cual se inició un nuevo juicio que termina favoreciendo, nuevamente, a los pamploneses. Tomando en cuenta los conflictos económicos, sociales y políticos Girón optó por proclamar su “independencia” frente a la capital de Provincia, es decir, frente a Pamplona, en el tiempo de la crisis de la monarquía española.

caso de Pamplona<sup>6</sup> no escapa a los problemas antes señalados para la historia local-regional. A partir del trabajo pionero de Germán Colmenares<sup>7</sup>, *Encomienda y población en la Provincia de Pamplona 1549-1650*, publicado en 1969, los estudios acerca del periodo colonial han predominado. Especial atención han merecido las distintas instituciones establecidas por la ocupación europea: encomienda, cabildo, Iglesia, doctrina, familia, dote y capellanías. No obstante, con la perspectiva de la celebración del Bicentenario, la época de la coyuntura independentista ha empezado a suscitar atención entre los historiadores.<sup>8</sup>

Los trabajos de Oscar Pabón Serrano y Armando Martínez Garnica toman como punto esencial los acontecimientos del 4 de julio de 1810, cuando los miembros del cabildo de Pamplona arrebatan el bastón de mando al Corregidor catalán Juan Bantús. Vinculan los hechos exclusivamente a la inestabilidad política promovida ante el vacío de la figura del rey, pero desconocen aspectos que complejizan la interpretación del momento, como por ejemplo, la configuración socioeconómica de los actores y el espacio. Contrario al enfoque meramente político, consideramos que la particularidad del caso pamplonés nos lleva a explorar la articulación de la élite local en el circuito comercial regional que desembocaba en el puerto de la ciudad de Maracaibo, punto de conexión a otros mercados hispanoamericanos y colonias extranjeras. Al respecto, es significativa la conclusión del Acta del Cabildo abierto de la ciudad de Pamplona, del 31 de julio de

---

<sup>6</sup> (Colmenares, 1969); (Ferreira, 1993); (Pabón Villamizar, 1996); (Acosta, 1999); (Gamboa, 1993); (Gamboa Et Al., 1999); (Ortega, 2000); (Ferreira, 2001); (Pérez, 2002); (Gamboa, 2003); (Gamboa, 2004); (Pabón Serrano, <http://es.scribd.com/doc/53576669/Familia-ad-y-Poder>); (Pabón Serrano, 2010); (Martínez, 2010).

<sup>7</sup> Los trabajos desarrollados por Germán Colmenares, en la década del 1980, acerca de la Gobernación de Popayán lo llevaron a proponer que en el suroccidente neogranadino se configuró una *región histórica* ordenada espacialmente por el modelo centro-periferia. El primero localizado en el interior andino con Popayán como lugar central. Mientras la periferia se extendía hasta la frontera minera del Pacífico y las selvas del Caquetá y Amazonas (Almario, 2010).

<sup>8</sup> Hacemos referencia a los trabajos de Oscar Pabón Serrano y Armando Martínez Garnica, citados en el pie de página No. 6.

ese mismo año, al formase la Junta Provisional de Gobierno:

Y con esto se disolvió el Congreso, firmando todos los concurrentes, y se mandó inmediatamente se hiciese circular esta acta a todos los cabildos y lugares de la Provincia, a todos los del Reino, a la América entera y a las **colonias inglesas**; y que convidase de nuevo, como efectivamente se convida a los referidos cabildos comprovinciales para que elija cada uno de ellos su representante [para asistir a la Confederación General propuesta a reunirse en Santa Fe de Bogotá] (El Argos American, 17 septiembre de 1810, Citado en Quintero et al., 2008: 197).

La mención a las colonias inglesas en el Acta de formación de la Junta de Pamplona representa una novedad y singularidad entre el conjunto de actas similares promulgadas, entre 1808 y 1810, en los territorios que integraban las reales Audiencias de Caracas, Quito y Santa Fe de Bogotá (Quintero et al., 2008: Tomos I y II). Entre las preguntas que deberían plantearse futuros trabajos de investigación podemos mencionar, por ejemplo, los interrogantes encaminados a indagar por el carácter de la relación sostenida entre ingleses y pamploneses, por la articulación entre ambos, por las redes y actividades que posibilitaron que la élite local de Pamplona pensara en la necesidad de comunicar sus decisiones políticas a los enclaves comerciales ingleses.

Las distintas prácticas que vinculaban a la zona nororiental neogranadina –Pamplona, Cúcuta, Salazar– con el puerto de Maracaibo y la región andina venezolana –San Cristóbal, Mérida– continuaron vigentes durante el siglo XIX, pese a los obstáculos limítrofes y aduaneros que implicó la disolución de la República de Colombia en 1830. Distintos miembros de la élite neogranadina integrada al circuito agroexportador de Maracaibo, promovieron desde el Estado varios proyectos en aras de mejorar la comunicación y fomentar el comercio regional. A continuación presentamos algunos de estos proyectos que ilustran la presencia de una *región histórica* fuera de los límites estatales.

El Plan Vial sancionado durante el primer gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849), estableció, a través de la Ley de 7 de mayo de 1845, las rutas que en adelante serían consideradas

como caminos nacionales. Uno de ellos fue el trayecto que conectaba a Bogotá – Chocontá – Tunja – Almorzadero – Pamplona – Puerto de los Cachos y San Buenaventura en el río Zulia. Posteriormente, la preocupación por prevenir los riesgos sufridos por las mercancías salientes de Cúcuta durante el invierno, fue el argumento esgrimido por Manuel Ancizar, miembro de la Comisión Corográfica de Nueva Granada, para proponer un trayecto directo entre la mencionada ciudad y la confluencia con los ríos Zulia y Táchira (Ancizar, 1853). Pese a esto, el tráfico entre San José y Puerto de los Cachos continuó siendo el paso obligado del circuito comercial.

Desde el ámbito provincial también se presentaron propuestas que buscaban dinamizar el comercio regional. Al finalizar el año de 1853, Manuel María Ramírez Fortoul fue elegido Presidente de la Cámara Provincial de Santander. Allí gestionó la apertura del camino que unía a San José de Cúcuta con la ribera oriental del río Zulia (Gaceta Oficial de Nueva Granada (G.N.G.), 24 de enero de 1854: 62), buscando la concesión del privilegio exclusivo para la apertura del camino (El Zulia, 2 de noviembre de 1856: 1; G.N.G., 15 de noviembre de 1856: 726). Residiendo en San Cristóbal (Venezuela), Ramírez Fortoul solicitó ante el gobierno del Estado de Santander, el 5 de noviembre de 1862, el privilegio exclusivo para realizar la apertura de un camino de carriles de hierro de San José de Cúcuta al río Zulia. El contrato presentado disponía de la exclusividad de la adjudicación de la obra para el solicitante, el privilegio de cobro de peajes se prolongaba por 40 años contados a partir del momento de haberse concluido el camino, al igual, que establecía la adjudicación de 4.000 hectáreas de tierras baldías a favor del Ramírez al momento de finalizar el privilegio (Gaceta de Santander, 11 de diciembre de 1862: 616-617).

Hacia 1858 el flujo mercante legal comenzó a transformarse debido a las trabas aduaneras impuestas a los productos neogranadinos en Maracaibo. La emergencia de los problemas económicos regionales coincidió con la posesión temporal de Vicente Herrera Vanegas en la Presidencia del Estado de Santander, entre los meses de febrero a julio de ese mismo año. Durante este periodo Herrera propuso la creación del Estado de Zulia, ante el Secretario del Estado del Despacho de Gobierno, Manuel Antonio Sanclemente. Para el Presidente encargado de Santander, la libertad de industria, los intereses y nexos eco-

nómicos primaban por encima de los políticos. Herrera consideraba que el progreso de un pueblo tendía a expandirse hacia los lugares vecinos, por consiguiente, planteó la idea de realizar un Estado que integrara a los pueblos del Valle de Cúcuta y el territorio de Maracaibo, población perteneciente a la República de Venezuela. Vicente Herrera argumentaba que:

Así, si Venezuela se desprendiera del territorio de la Provincia de Maracaibo, de parte del de la de Mérida i del de la Provincia del Táchira, que se encuentran en iguales circunstancias, si nosotros hiciéramos lo mismo con el territorio de la antigua Provincia de Santander i con el de Ocaña, que queda al Oriente de la ciudad de este nombre, entre Salazar i el lugar donde el Catatumbo deja la Nueva Granada, i se erigiera el Estado Soberano del Zulia sobre ese territorio de tres mil seiscientas leguas cuadradas, surcado por dos caudalosos ríos navegables, con puertos sobre el mar, con todos los climas i todas las producciones i las más inagotables fuentes de riqueza, dejándolo bajo el protectorado internacional de las dos Repúblicas, estas ejecutarían un grande acto de justicia, poniendo a aquellos pueblos en las condiciones que necesitan para desarrollarse sin trabas i para marchar desembarazados a la conquista de su magnífico porvenir (Gaceta de Santander, 24 de marzo de 1858: 158-159).

Una lectura meramente política del proyecto, desde una óptica estatal, puede llevar a tildarlo de insólito. La propuesta de Herrera Vanegas se entiende a la luz del universalismo liberal que profesaba a partir de los planeamientos de Anacharsis Cloots. Pero también, del reconocimiento de la existencia de un dinámico circuito comercial previo a la formación de los Estados nacionales emergentes, comercio que empezaba a declinar por las trabas fronterizas, con lo cual, interrumpía el progreso material. Para un liberal como Herrera, el progreso material, la libertad de industria y la iniciativa privada eran prioritarios. Por consiguiente, impulsó la creación de una *Unidad Federal de la Repúblicas Latinas de la América*. La respuesta del Secretario Manuel Antonio Sanclemente claramente indicó la inexistencia de motivos para que el gobierno pensara en la fragmentación del te-

territorio de Cúcuta. Expuso, además, que la riqueza de los pueblos no podía ser consecuencia de la variación en la demarcación territorial, cerrando de esa forma el debate.

Los anteriores proyectos dan cuenta de la permanencia, durante el siglo XIX, de los estrechos vínculos regionales de las localidades nororientales de Nueva Granada con las noroccidentales de Venezuela, relaciones propiciadas por el aprovechamiento de rutas fluviales que desembocaban en el Lago de Maracaibo, el mantenimiento de los antiguos caminos reales que a su vez se cimentaron en los trayectos trazados por los grupos prehispánicos, y por el desarrollo, en el siglo XVIII, de una agricultura dispuesta a la exportación, primordialmente del cacao. Los nexos económicos, sociales, culturales y políticos de la región, no han suscitado la suficiente atención en la historiografía regional desarrollada en Colombia. En los últimos años este panorama ha comenzado a cambiar con la realización de investigaciones que reparan y profundizan en las relaciones regionales (Ramos, 2005). No obstante, falta un largo camino por recorrer para generar diálogos y debates teórico-metodológicos en torno al concepto de *región*, sus aportes y limitaciones en investigaciones historiográficas y otras disciplinas sociales.

Ahora bien, desde las Universidades del Zulia y los Andes-Mérida, en Venezuela, un grupo de investigadores han avanzado sobre la propuesta de Germán Cardozo Gaulé, quien, en 1979, formuló el concepto de *región histórica* para estudiar los procesos del occidente venezolano. Cardozo (1992-1993: 369) entiende por “región histórica marabina al área con características históricas comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían, y del predominio e influencia de una ciudad que actuó como centro jerarquizante: Maracaibo; una región nodal aglutinada durante un período de larga duración, que generó un espacio social con especificidad propia”.

Los trabajos,<sup>9</sup> realizados por los historiadores venezolanos, parten de papel histórico jugado por la ciudad-puerto de Maracaibo en la configuración comercial de la región desde el siglo XVI. Destacan la ubicación estratégica del puerto que permitía controlar el paso de

---

<sup>9</sup> (Cardozo, 2003). (Suárez et al., 2003); (Maldonado, 2005). (Briceño, 2005); (Urdaneta et al., 2006); (Hernández, 2008); (Cardozo, 2010).

navíos, tanto al interior como exterior del lago. Precisamente, fue el tránsito obligado por Maracaibo lo que impulsó su asentamiento desde las localidades de la zona Andina, constituidas como centros productores que requerían dar salida a sus mercancías.

El estado de avance de las investigaciones sobre la *región histórica marabina* ha permitido identificar tres circuitos formados, a finales del siglo XVI, en torno a la cuenca hidrográfica del Lago de Maracaibo. El primero, desarrollado alrededor de Pamplona a través de la ruta fluvial del río Zulia. La élite pamplonesa extendió su red comercial con San Cristóbal, La Grita, Salazar de las Palmas, Tunja y Santa Fe de Bogotá. El segundo circuito, desplegado en torno a Gibraltar por vía terrestre-lacustre. Este puerto estableció conexiones con Mérida, Barinas, Pedraza, al igual que con La Grita y San Cristóbal cuando estas poblaciones encontraban obstáculos para traficar por el río Zulia. El tercer circuito formado por los puertos de Moporo, Tomoporo o Barbacoas, los cuales se vincularon con Trujillo, población donde llegaban los productos de Carora, El Tocuyo, Barquisimeto, Guanaguare, como también lo fue de Barinas y Pedraza (Urdaneta et al., 2006: 40).

Las investigaciones hasta ahora leídas coinciden en señalar a Pamplona como uno de los ejes del circuito agroexportador marabino. Pese a este reconocimiento, seguimos sin conocer los vínculos familiares, económicos, comerciales y políticos que sostuvo la élite pamplonesa con los distintos enclaves y actores del circuito regional. Sin duda las dinámicas y alianzas propiciadas en torno a los intereses socioeconómicos, nos permitirán incluir algunas aristas para complejizar la interpretación del proceso político de la “Independencia” y la posterior formación de los Estados-Nación.

### **Configuración socioeconómica de la élite pamplonesa: de encomenderos-mineros a hacendados-comerciantes**

Desde el momento de la fundación de Pamplona<sup>10</sup> la presencia de indígenas propició el reparto de encomiendas. Pronto, los hallazgos de minas de oro y plata, con el consecuente crecimiento de los poblados mineros, permitieron que los conquistadores y sus primeros

---

<sup>10</sup> Pamplona de Indias fue fundada por Pedro de Ursúa y el Capitán Ortún Velasco el 1 de noviembre de 1549.

descendientes conjugaran los oficios de encomenderos y mineros. La producción agrícola y ganadera de las encomiendas abastecía a las poblaciones mineras, lo cual generó un activo circuito comercial a nivel regional. Fue hacia finales del siglo XVI cuando los individuos que se habían acercado en Pamplona comenzaron a experimentar la solvencia económica resultante del auge minero. Al respecto, el historiador Silvano Pabón menciona que a partir de la década de 1570 varios elementos evidencian dicha solvencia entre ciertos vecinos de la ciudad. Después de esta época se observa la aparición de las dotes matrimoniales y bienes testados en los protocolos notariales, el consumo de mercancías europeas de índole suntuoso y la compra de cargos concejiles (Pabón Villamizar, 1996: 148). Lo anterior permite ver la consolidación económica de un grupo social, pero también, de la fundación realizada por Pedro de Ursúa y el Capitán Ortún Velazco, procesos en los que intervinieron la conjugación de elementos económicos, sociales, políticos-institucionales y militares encaminados al afianzamiento de un asentamiento urbano, la “pacificación” de la población indígena, el aprovechamiento de los recursos naturales y la circulación comercial de los mismos.<sup>11</sup>

En este contexto las alianzas matrimoniales se convirtieron en la estrategia principal de la élite local para mantener el poder y perpetuarse en el manejo del cabildo, institución del poder local.<sup>12</sup> Mediante sucesivos matrimonios entre pocas familias que detentaban el estatus social de ser descendientes de conquistadores – encomenderos, se fueron tejiendo *redes* que evitaron la dispersión de la riqueza fuera de

---

<sup>11</sup> Recordemos que en la época de la conquista y los primeros años de la expansión hispánica en las Indias, varios de los asentamientos fundados fracasaban a causa del despoblamiento. La fundación por sí sola no garantizaba la pervivencia del poblado.

<sup>12</sup> Controlar el cabildo era controlar los recursos productivos de la región –tierras, minas, mano de obra-, la orientación en el manejo de las políticas administrativas y fiscales de la Provincia, y, el disfrute de prebendas que reforzaban el estatus social. En relación al manejo del gobierno provincial, si bien es cierto que estas políticas debían ceñirse a las pautas emitidas por la Corona, las condiciones geográficas y regionales permitieron a la élite anteponer sus intereses, logrando actuar con una amplia autonomía que rivalizaba con los esfuerzos de la monarquía por regular la vida económica y centralizar la administración política.



los miembros de la parentela. Al mismo tiempo, las *redes* mantuvieron la “limpieza de sangre”: elemento fundamental de legitimación del poder al interior de la sociedad hispana. En esta lógica, por lo general los hijos e hijas mayores se destinaban a los mejores partidos, contrayendo matrimonio con encomenderos o con sus herederos. Mientras las hijas menores debían ingresar a la vida religiosa en caso de no presentarse un pretendiente adecuado para las nupcias. Igual suerte corrían los hijos menores quienes al no recibir herencia de sus padres eran enviados a la carrera eclesiástica, de gran utilidad para efectos de control de la población indígena, la fundación de capellanías y censos como mecanismos de crédito y rentas durante la colonia.

Al despuntar el siglo XVII, el auge de la minería permaneció vigente. Para esta época los cabildantes de Pamplona eran en su gran mayoría encomenderos dedicados a la minería. En su investigación sobre los miembros del ayuntamiento pamplonés entre 1600 y 1660, Jorge Gamboa (1993: 17-18) presenta la inserción de 59 empleados concejiles, de los cuales, 51 (86.5%) de ellos eran encomenderos dedicados a la minería. Los 8 (13.5%) individuos restantes se ocupaban en diversas actividades comerciales.

El claro predominio de encomenderos dedicados a la minería que evidencia la conformación de la élite local y el cabildo, durante los siglos XVI y buena parte del XVII, se fue modificando paulatinamente. La configuración económica de los notables pamploneses y por lo tanto de los cabildantes varió a partir de dos procesos fundamentales. Primero, la progresiva extinción de la encomienda, que se fue transformando en hacienda y, segundo, la crisis de la minería que empezó a golpear la región bien entrada la centuria del XVII. En adelante, los hacendados pero sobre todo los comerciantes fueron ganando un lugar en el Ayuntamiento municipal. Luego de revisar los testamentos registrados para el periodo de 1750-1810, la historiadora Yaneth Ortega (2000: 33) llega a la conclusión que para la segunda mitad del siglo XVIII las actividades que sustentaron el progreso económico de Pamplona fueron la agricultura, la ganadería y el comercio; mientras la minería se convirtió en un recuerdo de tiempos pasados. Es evidente que la minería pasó a un plano secundario frente a las otras actividades que retribuían mayores beneficios. No obstante, es improbable que la actividad minera desapareciera por completo, pues incluso en

el siglo XIX se continuó registrando envío de oro y plata de Pamplona hacia la Casa de Moneda en Bogotá.

Pamplona era parte de una sociedad jerarquizada donde los individuos se encontraban a merced de los méritos, las gracias (primordialmente traducidas en tierras) y los privilegios (por ejemplo, exención de pago de impuestos) que podían conseguir de la Corona. Por consiguiente, en la ciudad tenía vigencia una lógica que hacía corresponder el hecho de ser encomendero, hacendado o minero con la obtención de un cargo en el cabildo, lógica de la cual se encontraban excluidos los comerciantes. Sin embargo, la crisis minera promovió una reconfiguración productiva llevando al ascenso de los comerciantes en la vida sociopolítica pamplonesa a lo largo del siglo XVIII, proceso que nos interesa resalta.

Los comerciantes que lograron obtener grandes fortunas en el manejo de sus negocios se fueron abriendo campo para interactuar en los espacios de la élite local. A través del matrimonio con hacendados descendientes de conquistadores, los comerciantes lograron establecer una alianza estratégica. Por un lado, los hacendados detentaban un estatus social tradicionalmente privilegiado, el manejo del cabildo y la posesión de grandes extensiones de tierra. Por el otro lado, los comerciantes poseían la riqueza en metálico que hacía falta a la élite empobrecida.

Luego de la expansión minera comprendida entre 1550 y 1630, los efectos del colapso económico amenazaron con desplomar la consolidación socio-espacial lograda en los años previos. La crisis propició la emigración de beneméritos y vecinos hacia sus propiedades rurales. La incapacidad de mantener los gastos suntuarios y la compra de mercancías europeas, que era uno de los requisitos que implicaba el poseer una casa en la plaza central de la ciudad, llevó a varios miembros de la élite a trasladarse a los sectores rurales donde podían vivir modestamente (Guerrero, 1993: 10). Las penurias económicas también llevaron a varios hacendados a contraer grandes deudas con los comerciantes. Ante la incapacidad de pago del deudor, se acordaba la boda entre comerciantes y descendientes de conquistadores, beneficiando a ambas partes. Concretada la alianza, los comerciantes empezaron a hacer su aparición en el cabildo y, en consecuencia, a influir en las políticas locales-regionales.

A lo largo del siglo XVII se afianzó la incorporación de ricos comerciantes a la élite local. La alianza entre comerciantes y hacendados dinamizó la exportación de sus productos a los mercados regionales asociados a la apertura del camino a la ciudad de Ocaña y a la ruta fluvial por el río Zulia. Conjugando el poder económico resultante de sus actividades productivas, el prestigio social concedido por las alianzas matrimoniales con la élite tradicional y el poder político al acceder al cabildo, los comerciantes junto con los hacendados se convirtieron en un grupo de poder local que actuaba con amplia autonomía frente a las directrices de la corona.

### **La ruta del cacao**

Pamplona fue el punto de partida de exploraciones que culminaron con la fundación de ciudades, villas, centros mineros y puertos. Las campañas de conquista fueron promovidas en su gran mayoría por el cabildo de la ciudad. Entre los asentamientos auspiciados por los capitulares pamploneses estuvieron Mérida, San Cristóbal, La Grita, ubicados en la actual Venezuela; y Ocaña, Salazar de las Palmas, Chinácota, San Faustino, Bucaramanga, y San José de Cúcuta en el Nuevo Reino de Granada. Con todos estos poblados los pamploneses mantuvieron relaciones de diversa índole, pero aquí nos interesa resaltar el carácter de las conexiones entre Pamplona y San José de Cúcuta.

Luego de varios años de esfuerzos encaminados a “pacificar” (dominar el territorio y la mano de obra nativa) a los indígenas de la zona se logró mantener el control sobre este espacio. La constante resistencia de las comunidades indígenas promovió diversas empresas militares llamadas de “pacificación” y políticas misionales, durante todo el periodo colonial, cada vez que la élite regional necesitaba extender la frontera agraria. Las encomiendas de los conquistadores pamploneses establecidas en los territorios de Cúcuta optaron por aprovechar la cercanía del río Zulia, destinando a los indígenas de la zona a la navegación antes que a la minería. El río Zulia se convirtió, desde el primer momento, en la arteria fluvial que comunicaba al Nuevo Reino de Granada con el Lago de Maracaibo y desde allí con Europa (Gamba, 2009).

El pueblo de indios de San Luis de Cúcuta en el siglo XVII co-

menzó a recuperar la caída demográfica que había tenido lugar en las primeras décadas de ocupación hispana. Con el arribo de población blanca y mestiza en el Valle de Cúcuta se comenzó a estabilizar el asentamiento. A comienzo del siglo XVIII se introdujo el cultivo de cacao, iniciando un periodo de bonanza debido a las ventajas que ofrecía el suelo, las vías de comunicación y la demanda del fruto en los mercados hispanoamericanos y europeos. El cacao se convirtió, entonces, en el principal producto de exportación a través de la ruta Río Zulia-Lago Maracaibo (Gamboa, 2009). El auge del comercio cacaotero impulsó la formación de grandes haciendas de vecinos pamploneses en la zona, quienes hicieron presión con el fin de expulsar/“pacificar” a los Motilones, grupo indígena de la familia lingüística Chibcha que se movilizaba en la región.

La presión sobre el territorio ancestral de los Motilones por parte de los hacendados generó hostilidades de los indígenas sobre las haciendas ganaderas y cacaoteras fundadas en las vertientes de los ríos Zulia y Catatumbo. Las quejas de los hacendados de Maracaibo, San Cristóbal y Cúcuta expresaron sus intereses económicos y promovieron un intenso proceso de “pacificación” (Ramos, 2010: 15). Desde Maracaibo se convocó a los pobladores de Pamplona, Salazar de las Palmas y San Faustino, en respaldo de las operaciones militares. El apoyo demostrado da cuenta de la importancia de las haciendas cacaoteras de Cúcuta para la vitalidad del circuito comercial regional. El control del territorio, dice Aristides Ramos (2010: 17-18), permitió a los hacendados de Cúcuta ampliar su producción “siendo a finales del siglo XVIII una de las principales regiones exportadoras del producto, comercio que se realizaba a través del puerto de Maracaibo del cual salían con destino al puerto de Veracruz 8.000 fanegadas anuales del producto”.

La expansión agroexportadora fundada en el control de los territorios Motilones condujo a la creación de la población Guasimal de Cúcuta –llamada San José de Guasimales o San José de Cúcuta– como frontera militar. En 1733 la corona autorizó la fundación de la parroquia en los terrenos donados por Juana Rangel de Cuéllar, vecina de Pamplona y descendiente de los primeros conquistadores. Independizada del pueblo de indios, la villa de San José de Cúcuta pasó a estar sujeta a la Provincia de Pamplona.

Hacia 1808 la producción de las haciendas cucuteñas se había diversificado con los cultivos de añil y café. Para ese momento, el Corregidor de Pamplona, Joaquín Camacho, afirmó que la prosperidad de la ciudad de Pamplona se debía a las haciendas de sus vecinos en el Valle de Cúcuta y al activo comercio que encontraba salida por el puerto de los Cachos, sobre el Río Zulia, en dirección a Maracaibo, Barinas, las islas del Caribe y Europa (Gamboa, 2009). Por consiguiente, a lo largo del siglo XVIII, la élite pamplonesa logró consolidar su integración al circuito agroexportador marabino a partir de la expansión de la frontera agrícola en los Valles de Cúcuta, el fortalecimiento de la hacienda y la formación de San José de Cúcuta como enclave productor, especialmente de cacao. Indudablemente, en este proceso las redes sociales tejidas por la mencionada élite permitió la articulación entre las distintas localidades de la *región histórica*. Conexiones incentivadas, además, por la creciente demanda del cacao en los mercados hispanoamericanos y europeos.

## Conclusiones

La historiografía revisada para el caso de Pamplona se ha focalizado, primordialmente, en el periodo comprendido entre los siglos XVI y XVII, cuando la provincia sustentaba su economía en la minería como actividad primordial. No obstante, la región continúa adoleciendo de trabajos que profundicen en los diversos procesos promovidos por la actividad minera. Mientras tanto, instituciones como la encomienda, el cabildo, la Iglesia, la doctrina, la familia y la dote, han suscitado mayor atención por parte de los investigadores.

El periodo comprendido entre finales del siglo XVIII y el largo XIX ha permanecido prácticamente inexplorado. Recientemente, Los festejos del Bicentenario de las “Independencias” latinoamericanas han vuelto la mirada hacia Pamplona. En este contexto, la coyuntura política desatada por la crisis de la monarquía española y las guerras de “Independencia”, como problemas centrales del momento, han empezado a ser abordadas sin tomar en cuenta las características y dinámicas políticas, sociales, económicas y culturales previas a 1810, tanto regionales como de los actores locales. Dichos trabajos insertan el proceso político pamplonés en un marco de referencia mayor: el Imperio español.

Si bien, no se puede desconocer la integración de Pamplona a la

monarquía española, ni podemos olvidar que la élite local compartía la cultura política hispánica, tampoco hay que dejar de lado las particularidades regionales construidas en un proceso histórico de larga duración. En este sentido, creemos que la lectura exclusivamente político-localista de los acontecimientos sucedidos a partir de 1810, termina por repetir discursos planteados para otros espacios hispanoamericanos, o, reificando la visión homogénea de las élites nacionalistas consolidadas durante el proceso de formación del Estado-Nación. Por consiguiente, nuevos trabajos de investigación debe contemplar la exploración de los diversos vínculos –sociales, políticos, económicos, culturales, comerciales, empresariales, entre otros– desplegados por la élite pamplonesa, durante los siglos XVIII y XIX, en una región donde las rutas y puertos fluviales constituyen el escenario de desarrollo para los mencionados vínculos. En este sentido, el concepto de *región histórica* permite pensar la relación entre lo local y lo regional, que a su vez nos encauza a problematizar acerca de la construcción del Estado-Nación. Lo anterior abrirá camino para indagar, por ejemplo, aspecto como la apropiación social del espacio que trasciende los límites jurisdiccionales de la localidad y la Provincia, la integración al circuito agroexportador centrado en el cacao, la expansión de la frontera agraria que permitió consolidar la hacienda cacaotera en el Valle de Cúcuta, las conexiones con otros mercados internos y externos a la región, y por supuesto, cómo estas dinámicas socioeconómicas están presentes al momento de la toma y legitimación de las decisiones políticas de la élite pamplonesa.

## **Bibliografía**

### *Prensa oficial:*

- El Zulia (1856-1857). Periódico oficial de la Provincia. Pamplona, Imprenta Zapata Hermanos.  
Gaceta de Santander (1857-1886). Pamplona, Bucaramanga y Socorro.

### ***Bibliografía general***

- Acosta, J. (1999). *Historia de la iglesia en Pamplona siglos XVI, XVII y XVIII*. Pamplona [Colombia]: Universidad de Pamplona.  
Almario García, O. (2005). *La invención del suroccidente colombiano*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

- Almarío García, O. (2010, II Semestre). Germán Colmenares: un historiador visto en Fragmentos. *Procesos, Revista Ecuatoriana de Historia*, (32) Recuperado el 1 abril de 2011 en <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2850/1/04.Almarto-D.pdf>
- Ancizar, M. (1853). *Peregrinación de Alpha: por las provincias del Norte de la Nueva Granada en 1850 i 1851*. Bogotá: Echeverría. Recuperado el 19 de enero de 2007 en <http://www.banrep cultural.org/blaavirtual/historia/perealpha/indice.htm>
- Botero Herrera, F. (2003). *Estado, Nación y Provincia de Antioquia: guerras civiles e invención de la región 1829-1863*. Medellín: Hombre Nuevo.
- Briceño Monzón, C. (2005). La región histórica del sur del Lago de Maracaibo y la influencia geohistórica de la ciudad de Mérida. *Tierra Firme*, 23(90). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0798-29682005000200004&lng=es&nrm=is](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682005000200004&lng=es&nrm=is)
- Cardozo Gaulé, G. (1992-1993). El circuito agroexportador marabino a mediados del siglo XIX. *Boletín Americanista*, (42-43), 367-393.
- Cardozo Gaulé, G. (2003). Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX. *Tierra Firme*, 21(84). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0798-29682003000400007&lng=es&nrm=is](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682003000400007&lng=es&nrm=is)
- Cardozo Gaulé, G. (2011). Regiones históricas, independencia y construcción de la nación venezolana. *Académica*, 2(3). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3748165>
- Colmenares, G. (1969). *Encomienda y población en la Provincia de Pamplona 1549-1650*. Bogotá: Uniandes.
- Ferreira Esparza, C. (1993). *Censos y capellanías: el crédito en la provincia de Pamplona 1700-1760*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Ferreira Esparza, C. (2001). *La economía espiritual entre lo terrenal y lo celestial: Pamplona siglo XVIII*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Gamboa, J. et al (1999). *Ensayos de arqueología etnohistórica e historia cultural de la Provincia de Pamplona: épocas prehispánica y colonial*. Pamplona [Colombia]: Universidad de Pamplona.

- Gamboa, J. (1993). Cabildo y élites locales en la sociedad colonial: Encomenderos, mineros y comerciantes en la Provincia de Pamplona (1600-1660). *Revista Politeia*, (12), 16-28.
- Gamboa, J. (2003). *El precio de un marido: el significado de la dote matrimonial en el Nuevo Reino de Granada: Pamplona (1570-1650)*. Bogotá: Imprenta Nacional – Instituto Colombiano de Antropología.
- Gamboa, J. (2004). La encomienda y las sociedades indígenas del Nuevo Reino de Granada: el caso de la provincia de Pamplona. *Revista de Indias*, 64(232), 749-770.
- Gamboa, J. (2009). Cúcuta: ciudad comercial y fronteriza. *Revista Credencial Historia*, (234), 9-15. Recuperado el 15 marzo de 2012 en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio2009/cucuta.htm>
- Guerrero Rincón, A. (1993). *La política local en la sociedad colonial, Girón siglo XVIII*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Hernández Arena, R. (2008). La antigua vialidad y los circuitos económicos coloniales en el espacio altoandino merideño (siglos XVI-XVII). *Tierra Firme*, 26 (104), 451-468.
- Herzog, T. (2006). *Vecinos y extranjeros: hacerse español en la Edad Moderna*. España: Alianza Editorial.
- Loaiza Cano, G. (2008). *Pensar el Bicentenario*, 57. Recuperado el 15 de marzo de 2012 en [http://www.revistanumero.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=615](http://www.revistanumero.com/index.php?option=com_content&view=article&id=615)
- Maldonado Delgado, H. (2005). Poblamiento y tenencia de tierra en el suroeste de Venezuela. Caso: Gran Globo del Uribante. Estado Táchira (1657-1962). *Tierra Firme*, 23(90). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0798-29682005000200003&lng=pt&nrm=is](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682005000200003&lng=pt&nrm=is)
- Martínez Garnica, A. (1997). *La Provincia de Vélez: orígenes de sus poblamientos urbanos*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Martínez Garnica, A. (2004). La experiencia del grupo de investigaciones históricas sobre el Estado Nacional colombiano: derroteros, conceptos fundamentales y temas seleccionados. En Ayala, C. (Comp.). *La Historia política hoy: sus métodos y las ciencias sociales*



- (pp. 97-116). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Martínez Garnica, A. (2010). La independencia en Pamplona y el Socorro. *Revista Santander*, (5), 18-33.
- Ortega Chinchilla, Y. J. (2000). *Cultura material en la ciudad de Pamplona, 1750-1810* (Tesis de grado). Escuela de Historia: Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga: (Sic) Editorial.
- Pabón Serrano, O. M. (2010). *Familia, poder y notabilidad en la sociedad pamplonesa en la época de la Independencia: los Canal González*. Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://es.scribd.com/doc/53576669/Familia-ad-y-Poder>
- Martínez Garnica, A. (2010). *Juntas y batallas en la Provincia de Pamplona durante la Primera República 1810-1816*. Bucaramanga: (Sic) Editorial.
- Pabón Villamizar, S. (1996). *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*. Pamplona [Colombia]: Cámara de Comercio de Cúcuta.
- Pérez Pinzón, L.R. (2002). *Emancipar la muerte: Estado, educación y sociedad en la provincia de Pamplona (1821-1828)* (Monografía de Especialización). Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.
- Quintero Montiel, I. y Martínez Garnica, A. (Editores) (2008). *Actas de formación de Juntas y declaraciones de independencia (1809-1822): Reales Audiencias de Quito, Caracas y Santa Fe*. Tomos I, II. Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander.
- Ramos Peñuela, A. (2005). Frontera y poblamiento. Hacendados y misioneros en el nororiente de la Nueva Granada 1700-1819. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, (54), 7-29.
- Ramírez Bacca, R. (2011). Tendencias de la historia regional en Colombia. Problemas y perspectivas recientes. *HISTOReLo, Revista de Historia Regional y Local*, 3(5), 147-168.
- Román Romero, R. (2004). Memorias enfrentadas: Centenario Nación y Estado 1910-1921. *Memorias*, 2(2). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=85502207>
- Suárez de Paredes, N. y Briceño Briceño, M. (2003). Territorio, trabajo y parentesco en el sistema productivo hortícola de los Valles Altos andinos. *Tierra Firme*, 21(84). Recuperado el 15 de marzo

- de 2012 en [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0798-29682003000400008&lng=en&nrm=i](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-29682003000400008&lng=en&nrm=i)
- Urdaneta Quintero, A.; Parra Grazzina, I. y Cardozo Gaulé, G. (2006). Los orígenes de Maracaibo y el dominio del Lago: diversidad social y mestizaje. *Procesos Históricos*, (10). Recuperado el 15 de marzo de 2012 en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2041409>
- Uribe de Hincapié, M. T. y Álvarez Gaviria, J. M. (1987). *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana. 1810-1850*. Colombia: Universidad de Antioquia.
- Uribe de Hincapié, M. T. (1992). *Urabá: región o territorio?, un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín: Corpourabá.
- Uribe de Hincapié, M. T. (1998). *Las raíces del poder regional: el caso antioqueño*. Antioquia: Universidad de Antioquia.
- Valencia Llano, A. (2005). “La metodología en la investigación histórica regional del Valle del Cauca”. *Revista Historia y Espacio*, (25) [en línea]. Consultado el 15 de marzo de 2012 en <http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/25/Debaate/2506.PDF>

## Los autores

### **Arturo Ariel Bentancur Díaz**

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

### **Nicolás Biangardi**

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

### **Maximiliano Camarda**

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

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

### **Claudia Carut**

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

### **Gustavo Chaliar**

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

### **Miguel Ángel De Marco (h)**

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

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

### **Lina Constanza Díaz Boada**

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

### **María Claudia Errecart**

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

### **Yasser Orlando Espinoza García**

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

### **Antonio Galarza**

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

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

### **Javier Gerardo Kraselsky**

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

### **Luis López Molina**

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

### **José Mateo**

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

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

### **Isabel Paredes**

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

### **Victor Pereyra**

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

### **Héctor Manuel Pimienta Fernández**

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

### **Betina Clara Riva**

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

### **Ulises Suárez Estavillo**

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

### **María Evangelina Vaccani**

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

### **Marcelo Weissel**

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



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

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

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

