

Historia Regional

Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional

Rodolfo Richard-Jorba

Marta S. Bonaudo

—coordinadores—

Historia Regional

Enfoques y articulaciones
para complejizar una historia nacional

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

2016

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 Ramirez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Prof. Laura Lenci

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

Historia Regional

Enfoques y articulaciones
para complejizar una historia nacional

Rodolfo Richard-Jorba

Marta S. Bonaudo

–coordinadores–

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

2016

**Historia Regional
Enfoques y articulaciones
para complejizar una historia nacional**

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. La edición de este libro fue posible gracias al apoyo de CONICET.

Diseño de tapa y maquetación
mbdiseño

Impreso en ART Talleres Gráficos, Rosario, Argentina,
en el mes de junio de 2014.

Queda hecho el depósito que marca la ley 11723
Impreso en Argentina
© 2016 Universidad Nacional de La Plata ISBN
978-950-34-1375-3

Cita sugerida: Richard-Jorba, R. y Bonaudo, M. S. (coord.). (2016). Historia regional : Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional. La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. (Estudios/Investigaciones ; 49). Recuperado de <http://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/9>

Índice

Introducción

Rodolfo Richard-Jorba y Marta S. Bonaudo 9

La historia de la justicia y las *otras historias*

Darío G. Barrera 19

Los corregidores de la Provincia de Cuyo
y sus agitadas relaciones con el cabildo de Mendoza (1748-1784)

Inés Sanjurjo de Driollet..... 41

¿Qué fueron los terrenos “del Pueblo”?

Conformación y límites en los derechos por la tierra
en pueblos de Buenos Aires, 1750-1860

Mariana Canedo 59

Espacio económico y territorialidad
en el Río de la Plata del siglo XVIII

Fernando Jumar y Nicolás Biangardi 75

Manuel Posse y el comercio de larga distancia en Tucumán
a fines del siglo XVIII

Ana Verónica Ávila Sauvage..... 91

Caridad, control y desarrollo urbano
Definiciones del *otro social* en los discursos
de la Sociedad de Beneficencia y la prensa local
Santa Fe, período de organización nacional

Paula Sedran..... 111

Entre el oriente y el occidente: la configuración regional y el desarrollo
de las vías de comunicación. Corrientes y Entre Ríos (1862-1880)

Raquel Bressán 127

Repensando la propiedad rural

La Colonización como estrategia de transformación en los inicios del siglo XX

Mónica Blanco 143

El sistema de transporte cañero en la agroindustria azucarera tucumana Un análisis sobre los cambios y las innovaciones tecnológicas (1880-1914) <i>Daniel Moyano</i>	161
En busca de oportunidades... iniciativas para el consumo de uva fresca en mercados internacionales, Mendoza (1908-1930) <i>Florencia Rodríguez Vázquez</i>	179
Crisis, conflictividad y fragmentación de las asociaciones representativas de la vitivinicultura mendocina (1913-1920) <i>Patricia Barrio</i>	199
La formación de las instituciones laborales en la Argentina: la difícil relación entre la nación y las provincias <i>Juan Suriano</i>	215
El círculo virtuoso: de obreros judíos a fabricantes textiles argentinos (1940-1960) <i>Nerina Visacovsky</i>	229
Trayectorias políticas y ejercicio partidario. La experiencia del Partido Laborista en Córdoba (1945-1948) <i>Jésica Blanco</i>	251
Los autores y las autoras	271

Introducción

Rodolfo Richard-Jorba
Marta S. Bonaudo

En el mes de agosto de 2013, asociados con el Instituto de Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR), unidad ejecutora en red del CONICET, organizamos desde el Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA-CONICET), las “Terceras Jornadas Interdisciplinarias de Investigaciones Regionales. Enfoques para la Historia”.

Estas reuniones convocan, cada dos años, a investigadores de diversa formación profesional orientados a problemáticas histórico-regionales, lo cual permite un intercambio muy fructífero sobre una pluralidad de enfoques teórico-metodológicos aplicados a variados problemas que dan resultados novedosos y relevantes o que abren espacios para la indagación de nuevas líneas. En tal sentido, durante las Jornadas se discutieron trabajos de geógrafos, arquitectos, economistas e historiadores y surgieron relaciones y propuestas encaminadas al desarrollo de proyectos que aborden ciertos temas en perspectiva comparada.

De las 50 ponencias presentadas, algunas fueron avances de investigación o exploraciones de ciertos temas, pero un número significativo estuvo constituido por elaborados artículos con aportes destacados a la historiografía regional, con vistas a la consecución de una historia nacional integral, con la mirada puesta en la totalidad del país.

La amplia discusión suscitada en torno a los trabajos presentados, los comentarios de los relatores y los diálogos con los asistentes, enriquecieron cada una de las propuestas y se formaron dos conjuntos que invitaban a su posible reunión en *dossiers*, en función de su homogeneidad temática. Esta idea sugerida desde la organización encontró rápido eco y autoridades de varias revistas científicas muy prestigiosas ofrecieron sus publicaciones para incluir estos *dossiers*, que ya están en marcha.

Desde la organización –contando con la financiación del CONICET– se decidió, asimismo, editar un libro que contuviera un conjunto de investigaciones de alta calidad en la opinión calificada de los relatores de cada mesa temática, como reco-

nocimiento al esfuerzo de investigadores, jóvenes o ya formados, que presentaron trabajos terminados, no necesariamente encuadrables en *dossiers*. El libro se completaría, además, con los textos elaborados como artículos de las dos conferencias plenarias de las Jornadas.

La evaluación y selección final de los trabajos fue completada por la revisión de los compiladores y por la editorial de la Universidad Nacional de La Plata, que aceptó acompañar este esfuerzo. En definitiva, quedaron doce trabajos seleccionados y las dos conferencias, que son los que ofrecemos.

Las diferentes partes del libro han sido organizadas atendiendo como elemento inicial de unidad a los períodos tratados. Sin embargo, Darío Barrera, con “La historia de la justicia y las *otras historias*” encabeza el libro porque su trabajo contribuye sustancialmente a enmarcar parte importante de las investigaciones y otorgarles un fino hilo vinculante. Y esto es así porque, desde una perspectiva comparada, Barrera va estableciendo relaciones entre la conformación e implementación de las instituciones judiciales, los personajes que actúan en ella, la política, la economía, los grupos subalternos y, en fin, el espacio, el territorio, las distancias desde donde se ejerce el poder, etc. Nos dice, así, que “La historia de la justicia tiene un diálogo permanente y obligatorio con las periodizaciones de la historia política que, en general, organizan los grandes relatos.” Y que la “historia de la justicia tiene mucho que aportar a la historia de la circulación de los modelos de gobierno, sobre todo señalando ajustes que tienen que ver, por ejemplo, con la implementación de soluciones que no responden nítidamente a ningún modelo”. También se refiere a los aportes a la historia social, en el análisis de las figuras de los jueces, en el de sus auxiliares y en los elementos materiales de que disponían para desarrollar sus actividades. Finalmente, la relación con la historia cultural, la historia económica, la de las familias y de la vida privada, así como la de las jurisdicciones y la historia regional. Todo lo cual lleva a Barrera a prever que la historia de la justicia surgirá como una subdisciplina que, para ser exitosa, debería poder contar, a través de la historia de la justicia, muchas *otras historias*. Y es en este punto donde surgen las conexiones con los trabajos de este libro mencionadas más arriba.

El artículo de Inés Sanjurjo “Los corregidores de la Provincia de Cuyo y sus agitadas relaciones con el cabildo de Mendoza (1748-1784)”, trata sobre la relación entre el cabildo y el corregidor en Mendoza durante la segunda mitad del siglo XVIII. Allí se pueden comprobar las relaciones que surgen entre la justicia, los actores, la economía o el territorio que tan bien anticipa Barrera. Una breve consideración de Sanjurjo permite dar cuenta de estas relaciones cuando a lo largo del artículo establece que el cabildo se fortaleció en el período estudiado, lo que favoreció sus actitudes de cierta autonomía y llevó a sus miembros a enfrentarse con los corregidores que no les fueron afines, así como con otros funcionarios de la corona. “Hubo casos de acuerdo, pero sobresalieron las situaciones de enconada oposición a los funcionarios

reales, en las que se advierte el uso de diversas estrategias frecuentemente inescrupulosas por parte del grupo, como las elecciones entre parientes (toleradas por la audiencia cuando funcionaron influencias), el entorpecimiento de las acciones del corregidor, el armado de testimonios a favor de propios intereses, etc.” En ese proceso, los miembros del cabildo llegaron a convencerse de la autonomía de la corporación frente al funcionario real, soslayando la antigua costumbre de que éste fuera cabeza de la misma. Este trabajo no sólo muestra las “otras historias” de Barrera, sino que abre las puertas para que futuras investigaciones profundicen esas historias.

En su interesante artículo “¿Qué fueron los terrenos “del Pueblo”? Conformación y límites en los derechos por la tierra en pueblos de Buenos Aires, 1750-1860”, Mariana Canedo observa, en un largo siglo y con una perspectiva comparada, las singularidades de los denominados “pueblos de españoles”, formas comunales o colectivas de uso de la tierra que, a finales del período investigado, fueron desamortizadas. “La supresión de la propiedad y usufructo colectivo de los terrenos para la conformación de un mercado libre de tierras, garantizando la propiedad individual, perfecta e irrevocable constituyó, a partir de abundante legislación específica, una de las reformas más pregonadas de las políticas liberales decimonónicas.” El trabajo de Canedo es de una enorme riqueza porque muestra los actores que intervinieron en la formación de los pueblos y en su *ordenamiento*, los derechos que reclamaban, cómo los concretaban y su relación con la autoridad. “¿Qué fueron los terrenos denominados del ‘Pueblo’? ¿Cómo se llegó a acceder a ellos y quienes se vieron beneficiados? ¿Qué derechos generaron? ¿Hubo intervenciones políticas que favorecieron o cuestionaron su conformación y mantenimiento hasta, por lo que sabemos, 1864? ¿Qué cambios implicaba la resolución de 1864 al subsumirlos en las ‘leyes generales’?”, son las preguntas que guían la investigación y que llevan a resultados esclarecedores vinculando el derecho, las instituciones judiciales, las jurisdicciones, el territorio...

El artículo de Fernando Jumar y Nicolás Biangardi “Espacio económico y territorialidad en el Río de la Plata del siglo XVIII”, busca definir el espacio económico de lo que denominan, con acierto, la *Región Río de la Plata* en el siglo XVIII. El objetivo de la investigación es lograr una definición de región que permita el estudio de las sociedades instaladas en las márgenes del río de la Plata. Tal como expresan los autores, la “mirada está realizada desde la historia económica, de modo que se procura encontrar un conjunto coherente en términos económicos en el que claramente se pueda percibir un ‘adentro’ y un ‘afuera’ (por más que sepamos que los *limes* son siempre espacios de transición). Esta mirada determina también la delimitación del conjunto del que Río de la Plata formaba parte.” El economista francés François Perroux inspira a los autores para elaborar su definición de la *Región Río de la Plata*, como una región homogénea; se apoyan, también, en teorías geográficas, con lo cual la investigación adquiere un claro carácter interdisciplinario. Con razón apuntan Jumar y Biangardi que la mayor virtud de la identificación de la región es el esfuerzo

por eliminar la interferencia de los paradigmas nacional y colonial en la historiografía y obtener una imagen que parece más cercana a la realidad de las relaciones económicas en los tiempos modernos, sin descuidar explicaciones de lo social y de lo político. La cartografía elaborada respaldan plenamente los resultados y muestra un territorio único e integrado, la *Región Río de la Plata*, en la que el río obra como espacio unificador y no como ámbito de división. La vinculación con las “otras historias” de Barrera no es antojadiza, pues la historia del territorio está mostrando las jurisdicciones y áreas de influencia económica, sin dudas sujetas a normas y autoridades judiciales.

Dentro del espacio colonial, el artículo de Ana Verónica Ávila Sauvage, “Manuel Posse y el comercio de larga distancia en Tucumán a fines del siglo XVIII” tiene un gran interés en tanto muestra los cambios económicos que produjeron las reformas borbónicas, particularmente la creación del Virreinato del Río de la Plata, el Reglamento de libre comercio y la legalización del puerto bonaerense como nueva ruta real para la salida del metálico. Esas medidas, reestructuraron el comercio tucumano en función a las facilidades que el nuevo circuito proveía, lo que condujo a intensificar el comercio en la ruta Alto Perú-Tucumán-Buenos Aires hasta entonces utilizada mayormente por el contrabando. Este trabajo se complementa con el precedentemente descrito porque Ávila Sauvage contribuye a la definición de los nuevos flujos mercantiles que remodelaron las antiguas regiones, potenciaron a Tucumán como polo de atracción y núcleo de vinculación con Buenos Aires.

Paula Sedran, a través de “Caridad, control y desarrollo urbano. Definiciones del *otro social* en los discursos de la Sociedad de Beneficencia y la prensa local. Santa Fe, período de organización nacional”, desarrolla su investigación en el contexto de los procesos de formación estatal y modernización social de la Argentina en gestación. Expresa que “el *problema del orden* adquirió sentidos específicos durante la segunda mitad del siglo XIX,” agregando que un aspecto central de dichas transformaciones fue “la dimensión simbólica de la praxis de los actores y, como parte de ella, la constitución de subjetividades y representaciones”. Sedran ha recorrido principalmente, y con mucho rigor, tres fuentes: la Sociedad de Beneficencia de la Capital y los periódicos *El Santafesino* y *La Revolución*. Esas fuentes (mediados de los años setenta hasta fines de los ochenta) muestran que con el fin del ciclo de violencia política al interior de la élite, y el crecimiento de otros delitos y desórdenes que acompañaban la expansión urbana, se generaron cambios en la agenda social sobre el *orden*. El pormenorizado análisis de prácticas discursivas, dice la autora, permitirá aprehender, en el caso santafesino, “la manera en que los lazos sociales concretos se entrelazaron con las concepciones más amplias del *otro social* en los discursos de la sociedad civil.”

Dentro del mismo período temporal, Raquel Bressan muestra una faceta de la formación regional en Entre Ríos y Corrientes ya en la etapa de despliegue de las fuerzas del capitalismo modernizador. Su trabajo “Entre el oriente y el occidente: la

configuración regional y el desarrollo de las vías de comunicación. Corrientes y Entre Ríos (1862-1880)”, procura establecer el modo en que se concretó el desarrollo de la infraestructura de transporte y comunicaciones en las provincias de Corrientes y Entre Ríos. Pone en relieve el reforzamiento de los transportes fluviales, la gradual complementación con los servicios ferroviarios y las consecuentes mejoras de la conectividad, aunque todo giraba en torno del eje fluvial y se mantenían aisladas importantes zonas interiores de las provincias mesopotámicas. Concluye que los proyectos de infraestructura no reconfiguraron la región, sino que se conservó el diseño regional preexistente con las obras finalmente concretadas. A diferencia de lo ocurrido con Tucumán, como mostró Ávila, el cambio en las condiciones económicas parece no haber alterado las condiciones en la Mesopotamia.

Mónica Blanco aborda otra faz de la problemática territorial con su trabajo “Repensando la propiedad rural. La Colonización como estrategia de transformación en los inicios del siglo XX”. Explora allí las propuestas más significativas y más tempranas de colonización planteadas durante los años treinta al compás de la crisis, buscando sus características e intencionalidades. Blanco busca desentrañar por qué estas propuestas se orientaron a generar modificaciones en la estructura de tenencia de la tierra, para lo cual analiza la ley agraria entrerriana, así como algunos proyectos diseñados y/o aplicados en las principales provincias de la región pampeana. Todos, en mayor o menor grado, buscaban revitalizar la producción agraria, contener la población rural y, con ello, evitar o controlar la conflictividad social. La autora analiza extensamente la *Ley de Transformación Agraria* de Entre Ríos de 1934, una propuesta específica de colonización, sin soslayar aspectos que posibilitan una lectura comparada con otras iniciativas legales en el área pampeana. Concluye que la entrerriana fue, en la práctica, una propuesta formulada desde el nivel superior, y no contó con una coordinación previa que “diera cuenta de los intereses y demandas de los colonos y los involucrara efectivamente en el diseño e implementación de la nueva ley y, por lo tanto, los convirtiera en *guardianes* efectivos de su certera aplicación. ¿Puede ser esta, acaso, una de las razones que expliquen su accidentada ejecución?” A diferencia de lo que muestran otros artículos, en este pareciera que hubo una escasa interacción entre el Estado y los actores sociales demandantes de cambios.

Con el artículo de Daniel Moyano “El sistema de transporte cañero en la agroindustria azucarera tucumana. Un análisis sobre los cambios y las innovaciones tecnológicas (1880-1914)”, se establece cierta continuidad con los planteos de Bressan, en la medida en que investiga el avance que produce la modernización capitalista en el agroindustria azucarera, convirtiendo la incorporación e innovación tecnológicas en un factor clave para la reducción de costos y la mejora de la productividad, cual es el transporte. Nos dice Moyano que al “incorporar la moderna industria azucarera tecnologías de proceso continuo, la posibilidad de ampliar las escalas o reducir costes dependía, en buena medida, de soluciones... destinadas a optimizar la coordinación

de los diferentes engranajes del aparato productivo. Así, a la utilización del transporte tradicional con tracción a sangre y de las líneas del ferrocarril, se sumó la incorporación de tramos de rieles fijos y vías portátiles, que instalaron los ingenios y grandes cañeros con el fin de agilizar el traslado de la caña.” Estas innovaciones fueron complementadas con otras, como el sistema de enfardado de la caña y el uso de grúas para la carga y descarga. Concluye que a comienzos del siglo XX, las modificaciones en los sistemas de carga y transporte de la caña fueron simples en términos tecnológicos, pero muy eficientes y rentables. Se ahorra mano de obra en la carga y descarga de la caña, lo que redundaba en bajos costos operativos en el manejo de grandes cantidades de materia prima, mejorando la alimentación de los trapiches. Innovaciones todas que contribuyeron a ampliar y consolidar el desarrollo capitalista de la economía azucarera y la centralidad de Tucumán en el proceso.

En la misma tónica, Florencia Rodríguez Vázquez, en su artículo “En busca de oportunidades... iniciativas para el consumo de uva fresca en mercados internacionales, Mendoza (1908-1930)”, desarrolla un panorama de las consecuencias no deseadas del desarrollo capitalista en Mendoza: las recurrentes crisis en la cuasi monoproducción vitivinícola, y analiza las oportunidades que presentaron esas situaciones críticas. Entre ellas, diversas propuestas de diversificación de la propia actividad vitivinícola que dio lugar a una conjunción de esfuerzos empresariales que contaron con el apoyo científico-técnico estatal y con tecnologías aportadas por la empresa ferroviaria Buenos Aires al Pacífico (BAP). En efecto, la promoción de la exportación de uvas fue centralmente impulsada por empresarios vitivinícolas capitalizados, por agrónomos vinculados con el BAP y la Escuela Nacional de Vitivinicultura. A los empresarios, los empujaban circunstancias adversas locales y la rentabilidad potencial del producto en el mercado internacional, en un contexto productivo desfavorable en el extranjero por plagas en las variedades europeas. La idea redundaría en una diversificación parcial de la economía local y regional que significó un importante cambio técnico en toda la cadena productiva dado que implicó incorporar variedades de vides hasta entonces desconocidas en la provincia, la adopción de nuevos sistemas de embalaje y traslado de los productos, y la utilización de tecnologías de frío para garantizar la entrega en óptimo estado de los productos en el mercado de consumo. La interacción de empresarios con el Estado muestra cómo se va construyendo gradualmente el aparato estatal, cuestión de la que dará extensa prueba la exposición de Juan Suriano.

Patricia Barrio, a través de su “Crisis, conflictividad y fragmentación de las asociaciones representativas de la vitivinicultura mendocina (1913-1920)”, hace una pormenorizada reconstrucción del modo en que se organizaron diferentes asociaciones gremiales de empresarios y productores vitivinícolas. Su hipótesis, claramente comprobada, sostiene que en momentos de auge económico todos los actores del sector convivían sin problemas, mientras que, en momentos de crisis, surgía una alta

conflictividad. Y es precisamente por esa conflictividad que se fueron organizando diferentes sociedades que agruparon a los grandes bodegueros que oligopolizaban el mercado de vinos, por una parte, y los viñateros sin bodega, el eslabón más débil de la cadena productiva, por la otra. Estos actores, muy subordinados a los bodegueros, oscilaron entre apoyar a los trabajadores vitivinícolas y contratistas de viña en ocasiones, hasta identificarse definitivamente como gremio patronal. El Estado provincial comenzó a intervenir activamente en la economía vitivinícola, aunque con variaciones entre los gobiernos conservadores y el nuevo fenómeno radical encarnado en el caudillo José Néstor Lencinas, de manera que la modernización y la complejización de los intereses en juego llevaron al establecimiento de relaciones cooperativas y/o conflictivas entre organizaciones de la sociedad civil y el Estado. Este trabajo se vincula, en este sentido, con los precedentes y con la conferencia-artículo de Suriano para mostrar que el Estado es un proceso dinámico en construcción permanente.

Precisamente, Juan Suriano cerró las Jornadas con una conferencia plenaria en la que reseñó la evolución institucional del Estado en el plano de las relaciones laborales, que significó una gradual intervención en un ámbito reservado por la Constitución Nacional y el Código Civil a la esfera privada. Señala Suriano:

“Hace ya unos años que la historiografía argentina ha dejado de pensar al Estado como un actor unívoco y una *totalidad social* para prestar atención a las diversidades de instituciones y funciones que lo componen, a pensarlo como un espacio en el que se expresan distintas voces y se enfrentan o complementan presiones diversas: políticas, corporativas, internacionales, de género o regionales”.

“A su vez, estas instituciones se crearon y construyeron como parte de una trama compleja y heterodoxa en la que se combinan mediaciones políticas y burocráticas así como tensiones internas entre las demandas de la política, la conflictividad social y la construcción de un marco de regulaciones en el plano laboral”.

En este sentido, desde comienzos del siglo XX la cuestión laboral se presentó de manera problemática; la respuesta fue la organización de “organismos especializados que emergieron en el cruce de las demandas de los actores involucrados y el interés de individuos y grupos que se especializaban en las temáticas sociales y que con sus conocimientos y prácticas contribuían a crear esas instituciones” El autor sostiene, entonces, que el proceso de conformación del Estado es el resultado de un complejo proceso interactivo de prácticas administrativas. En su artículo busca esclarecer la lógica del funcionamiento estatal analizando las instituciones, su organización, acciones y resultados. Precisamente, la creación de organismos como el Departamento Nacional de Trabajo, la Secretaría de Trabajo y Previsión y, finalmente, el Ministerio de Trabajo lo enmarca Suriano “en el contexto del proceso de construcción del Es-

tado nacional, de la especialización de funciones y atribuciones y de la definición y delimitación de sus áreas de intervención. Esto implica que dichas atribuciones [...] resultan de un complejo camino en el que, a partir de la intervención de diversos actores, se definen facultades, jurisdicciones, poderes, obligaciones y derechos”.

En suma, Suriano da un cierre a todo lo expuesto previamente: la construcción de poderes, definición de funciones, niveles y jurisdicciones, incluyendo el territorio, aparecen en esta obra como un proceso que recoge cambios y continuidades en marcos de creciente complejidad, particularmente desde el momento en que el desarrollo capitalista se torna indetenible en el país.

Para concluir, a los dos capítulos finales puede reconocérseles una cierta vinculación a través del peronismo, su época y su construcción política y económica. Uno mostrará, entre muchos aspectos, cómo, de un conjunto de trabajadores judíos, surgieron empresarios durante la etapa peronista y la tensión que eso generó con quienes conservaron su condición obrera. El otro hará hincapié en la formación de un partido que terminaría incorporado al Peronista y que no llevaría a la práctica sus postulados para superar la *vieja política*.

Nerina Visacovsky desarrolla una interesante investigación dentro del mundo del trabajo: “El *círculo virtuoso*: de obreros judíos a fabricantes textiles argentinos (1940-1960)”. Refiere Visacovsky que varios inmigrantes de origen judío y oficio textil llegaron al entonces precario barrio de Villa Lynch, partido de Gral. San Martín, provincia de Buenos Aires desde los años 1930. Como todos los inmigrantes, buscaban progresar social y económicamente en la nueva tierra, lo que podría estar asegurado con el impulso industrial de la época. “Guiadas por el sueño de prosperar montando sus propios telares e integrarse a la nueva comunidad barrial en formación, familias enteras trabajaron con sacrificio y tendieron lazos solidarios con sus vecinos.” En pocos años, con la sustitución de importaciones, primero, y la bonanza derramada por el peronismo, después, buena parte de esos obreros llegaron a montar sus propias fábricas conformando un conocido polo textil. Estos inmigrantes constituyeron el *Centro Cultural y Deportivo Isaac León Peretz de Villa Lynch*, en 1943, lugar de “encuentro social, cultural y deportivo de una colectividad pujante que hasta bien entrada la década del sesenta, no cesaría de crecer y multiplicar sus actividades.” Los inmigrantes judíos estaban atravesados por un ideario de izquierdas, desde el anarquismo hasta el comunismo soviético. Éste último predominó entre la mayoría de los socios y dirigentes, reflejándose en las actividades desplegadas por la institución. Sin embargo, pronto surgieron contradicciones entre el discurso marxista que allí se propagaba y las prácticas reales de las fábricas, donde buena parte de los *paisanos* ocupaba el rol de la *patronal*.

En el artículo se muestran las actividades en el interior de la *Peretz* y se siguen las acciones de muchos de sus miembros, que van determinando diversos conflictos. En primer lugar, identitarios. “Básicamente –nos dice la autora–, giraban alrededor

de dos tensiones específicas que podrían definirse como de *clase social* y de *filiación étnica*. La primera encontró su origen en el hecho de que paisanos del mismo pueblo y la misma ideología quedaran a uno y otro lado de las relaciones de trabajo; es decir, como patronos u obreros; la segunda, se generó a fines de los cuarenta con la creación del Estado de Israel, cuando el sionismo se constituyó como la corriente hegemónica dentro de la colectividad.” Todo lleva a Visacovsky a afirmar que los textiles del *Peretz* terminaron “inmersos en un campo de tensiones entre la izquierda comunista y el sionismo y entre su posición económica y su discurso marxista. Como resultado de esas tensiones, emergió una identidad particular, volcada hacia la utopía del progreso indefinido en un mundo que ‘marchaba inexorablemente hacia el socialismo’.”

Jessica Blanco plantea otro problema, directamente vinculado con el peronismo. Se propone –y lo logra a través de un minucioso análisis, determinar los orígenes del Partido Laborista de la Ciudad de Córdoba y su incidencia dentro del naciente movimiento que daría origen al peronismo. Estudia la constitución del laborismo siguiendo las trayectorias políticas y sindicales de los principales dirigentes, muchos de los cuales representaban, o intentaban hacerlo, una nueva forma de hacer política. Sin embargo, este partido incluyó, desde el comienzo, a dirigentes de diferentes extracciones partidarias y tradiciones políticas, es decir, no fue un partido obrero.

La heterogénea alianza que llevó al naciente peronismo al poder en Córdoba pronto presentó fisuras y tensiones con rupturas importantes entre sus partes, que son mostradas por Blanco, y que condujeron a serios problemas institucionales. Los laboristas fueron perdedores en estas confrontaciones. Terminarían incorporados al Partido Peronista como una corriente interna.

Aunque el laborismo sostuvo los principios de la Revolución de Junio, la conducción de Perón y la crítica a la “polítiquería”, se fue transformando rápidamente, dice Blanco, “en una entidad identificada con características negativas de la política... una urdimbre de intrigas y defensa de intereses coyunturales y personalizados.” Y concluye: “La progresiva incorporación al variopinto peronismo local es una muestra de que esta oposición a la viciada política profesional se basó más en una estrategia discursiva diferenciadora y legitimadora en el interior del movimiento peronista que a la existencia de principios doctrinarios innegociables.”

La obra colectiva que ofrecemos seguramente será apreciada y valorada por la academia, por sus aportes y su alta calidad. Su lectura enriquecerá el bagaje de conocimientos generados por los investigadores sobre las regiones y nuestra compleja historia nacional.

Entre el oriente y el occidente: la configuración regional y el desarrollo de las vías de comunicación Corrientes y Entre Ríos (1862-1880)¹

Raquel Bressan

Introducción

Durante las últimas décadas se produjo un significativo avance de nuestro conocimiento acerca de las transformaciones institucionales y económicas que se llevaron a cabo en Argentina durante la segunda mitad del siglo XIX.² Un eje de estas transformaciones fue el desarrollo de la infraestructura de circulación y la modernización de los medios de transporte que permitieron la puesta en producción y una mayor vinculación de zonas que, hasta la segunda mitad del siglo XIX, se habían mantenido aisladas de los principales centros de consumo y de exportación ultramarina.

Ciertamente la articulación de enormes regiones fue posible con la conformación del Estado nacional y, a partir de la década de 1860, puentes, caminos y vías férreas crecieron a un ritmo constante y pronunciado, conformando una infraestructura de circulación que hasta esa etapa era prácticamente inexistente. Pero este proceso no fue el resultado de un programa global de acción dirigido únicamente desde este

1 Una versión previa fue presentada en las *III Jornadas Interdisciplinarias de Investigaciones Regionales. Enfoques para la Historia. Siglos XVIII-XX*, agradezco los comentarios realizados en esa oportunidad por las coordinadoras Susana Bandieri y Graciela Blanco. La investigación realizada para este artículo ha sido financiada por una beca de investigación doctoral inicial FONCyT.

2 HALPERIN DONGHI, Tulio *Una Nación para el desierto argentino*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982; BRAGONI, Beatriz y MÍGUEZ, Eduardo (coord.) *Un nuevo orden político: Provincias y Estado Nacional, 1852-1880*, Biblos, Buenos Aires, 2010; BARSKY, Osvaldo y DJENDEREDJIAN, Julio *La expansión ganadera hasta 1895*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2003; SCHMIT, Roberto *Los límites del progreso: expansión rural en los orígenes del capitalismo rioplatense*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2008 y BEARZOTTI Sílcora, MARTIRÉN, Juan Luis y DJENDEREDJIAN, Julio *Expansión agrícola y colonización agrícola en la segunda mitad del siglo XIX*, Teseo, Buenos Aires, 2010.

Estado en construcción, sino que en él intervinieron múltiples actores con intereses y demandas divergentes.³

En este sentido, se debe tener en cuenta que las políticas públicas implementadas en la segunda mitad del siglo XIX fueron resultado de las alianzas y conflictos que se tejieron entre los actores políticos locales y el Estado nacional en construcción. A su vez, este tejido cobró un perfil particular en cada región, cuyo resultado dio lugar a la consolidación de las diferencias y de los desequilibrios regionales evidenciados con claridad al finalizar el siglo XIX. El presente trabajo se propone indagar cómo se llevó a cabo el desarrollo de la infraestructura comunicacional de las provincias de Corrientes y Entre Ríos durante las décadas de 1860 y 1870. Particularmente nos centraremos en analizar cuáles fueron las propuestas planteadas, las discusiones en torno a ellas, sus posibilidades de materialización, como asimismo, las vinculaciones entre la configuración regional y la dotación de infraestructura comunicacional.

Las regiones al interior del litoral de los ríos

Al iniciar la segunda mitad del siglo XIX, en las provincias de Entre Ríos y Corrientes convivían dos espacios claramente diferenciados: el occidental y el oriental. La región occidental tuvo sus orígenes en el siglo XVII cuando la circulación de mercancías en la región del litoral, realizada principalmente a través del Paraná, impulsó el asentamiento de poblaciones que fueron adquiriendo diversa relevancia en torno al embarco y desembarco de los productos comercializados. Entre ellas, Corrientes, situada en las confluencias del río Paraguay y Paraná, era el puerto más importante al norte del Paraná. Su excelente ubicación, la capacidad de sus muelles para el arribo de embarcaciones de poco calado provenientes de ultramar y la variedad de su producción regional permitieron que esta ciudad captara tanto la producción que, desde los mercados del alto Paraná y el Paraguay, se dirigía hacia el sur como las importaciones del Atlántico que eran colocadas en las plazas interiores.⁴ La región oriental comprendía unos pocos poblados en torno al río Uruguay que constituía la ruta secundaria para dar salida a la yerba mate. Ambos espacios, estaban integrados a

3 Estudios pioneros en la etapa de la formación del Estado nación señalaban las alianzas establecidas entre el estado y las burguesías regionales más exitosas como las de Tucumán y Mendoza para la obtención de obras de infraestructura. Otros trabajos más recientes han señalado la importancia del Congreso Nacional como ámbito que permitió a la elite provincial influir sobre las decisiones de políticas públicas. Ver: BALÁN, Jorge "Una cuestión regional en la Argentina: Burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador", en *Desarrollo Económico*, núm. 69, vol. 18, abril-junio de 1978, pp. 49-87 y PALERMO, Silvana "Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916", en *Desarrollo Económico*, núm. 182, vol. 46, julio-septiembre de 2006.

4 KROEBER, Clifton *La navegación de los ríos en la historia argentina, 1794-1860*, Biblioteca de América, Buenos Aires, 1967, pp. 74-76.

un espacio económico regional formado en torno a la minería potosina, que articulaba a los actuales países de Paraguay, Uruguay, sur de Brasil y Argentina.⁵

Sin embargo, las profundas transformaciones políticas a principios de siglo XIX y los cambios en la orientación económica que comenzaron a desenvolverse luego de la revolución de mayo, propiciaron un significativo crecimiento de la región oriental, la más adecuada para la producción pecuaria. Durante las décadas de 1820 y 1840, ambas provincias extendieron sus fronteras hacia la margen oriental y consolidaron en estos territorios una dinámica actividad ganadera. Asimismo, el puerto entrerriano de Concordia, establecido en 1832, se convirtió en el principal punto de salida para esta producción y en un nexo comercial entre el alto y el bajo río Uruguay, tanto para los productos exportados e importados hacia y desde los mercados de ultramar, como para los frutos regionales provenientes del Paraguay y Brasil.⁶

Se debe tener en cuenta, además, que diversos factores forjaron un estrecho vínculo entre el sudeste de la provincia de Corrientes y el oriente entrerriano. En primer lugar, la presencia de importantes ríos, bañados y esteros que dividen a la provincia de Corrientes desde el noreste hacia el suroeste, generaban graves problemas de comunicación. En segundo lugar, esta división no pudo ser subsanada por el gobierno provincial que no contaba con los recursos para encarar obras de infraestructura. Por lo tanto, se profundizó la relación de ambas provincias ya que la producción pecuaria del sur correntino se trasladaba a Entre Ríos, tanto para abastecer a los saladeros entrerrianos como para utilizar el puerto de Concordia en el recorrido a los mercados de Brasil y de Paraguay.⁷

Así, hacia mediados de siglo XIX, encontramos, por un lado, el territorio definido por la jurisdicción administrativa provincial de Corrientes y Entre Ríos y, por otro, dos espacios configurados por las condiciones naturales, las actividades económicas

5 POENITZ, Erich “La ruta oriental de la yerba. Navegación y comercio en el alto río Uruguay”, en *Cuadernos de Estudios Regionales*, núm. 1, Instituto Regional de Investigaciones Científico-Culturales, Concordia, 1981.

6 Ver: SCHALLER, Enrique “La distribución de la tierra y el poblamiento de la provincia de Corrientes (1821-1860)”, en *Cuadernos de Geohistoria Regional*, núm. 31, Instituto de Investigaciones Geohistóricas-Conicet, Resistencia, 1995 y POENITZ, Alfredo “Proceso de ocupación espacial y poblamiento al sur del río Miriñay (1769-1869)”, en *Cuadernos de Geohistoria Regional*, núm. 18, Instituto de Investigaciones Geohistóricas-Conicet, Resistencia, 1987; SCHMIT, Roberto “Fronteras rioplatenses: Ocupación del espacio y estructura socio-ocupacional en el oriente entrerriano (1820-1850)” en GELMAN, Jorge, GARAVAGLIA, Juan Carlos y ZEBERIO, Blanca –compiladores– *Expansión capitalista y transformaciones regionales*, La Colmena/Instituto de Estudios Histórico-Sociales, Buenos Aires, 1999, pp. 45-74 y “Los caminos al mercado en el Alto Uruguay: comercio y política mercantil del oriente entrerriano en tiempos de guerra”, en *Anuario Centro de Estudios Históricos*, núms. 2-3, Córdoba, 2003.

7 Ver: SCHALLER, Enrique “La distribución...”, cit., pp. 16-22 y SCHMIT, Roberto “Los caminos...”, cit., pp. 10-12.

y la falta de infraestructura en las vías de comunicación internas que aislaban a la región oriental de la occidental.

Sin embargo, las condiciones que generaron estos espacios podrían ser afectadas por los planes de infraestructura elaborados durante la etapa de construcción del Estado-nación. La formación del gobierno nacional en 1862, se constituyó como la oportunidad de realizar diversos planes que incluían la construcción de puentes, caminos, vías férreas y el desarrollo de la navegación a vapor que tendían a impulsar formas de articulación que habían sido imposibles de llevar a cabo hasta ese momento. Pero estos planes promovidos por diferentes sectores de Corrientes y Entre Ríos perseguían objetivos que se contraponían entre aquellos interesados en profundizar las formas de articulación regional previas y quienes buscaban transformarlas completamente.

De imaginarios y materializaciones

a) Los proyectos en los albores del Estado nación

Durante los primeros años de la década de 1860, parte significativa de la elite correntina, con base en su alianza con el gobierno mitrista, buscó impulsar viejos proyectos frustrados en la etapa de la confederación. Entre ellos, se encontraba el desarrollo de un espacio comercial cuyo centro articulador sería la ciudad de Corrientes. Esta conectaría tanto a los mercados del noroeste con los del litoral como a la región de las misiones con los mercados de Buenos Aires y Montevideo. Complementario a estos ambiciosos proyectos se hallaba el plan para superar el aislamiento de los departamentos correntinos con la capital con la creación de puentes sobre los ríos Corrientes, Batel y Santa Lucía que constituían las principales barreras de comunicación entre la zona noroeste y la sureste.⁸

La comunicación con las provincias del noroeste se concretaría a través de dos grandes obras de infraestructura: la creación de un camino que facilitase una conexión directa entre las provincias del norte a partir de una carretera a través del Chaco, que uniese la ciudad de Santiago del Estero con Corrientes, y la canalización del río Bermejo, que permitiría la navegación a vapor desde Corrientes hasta Orán en la provincia de Salta.

Ambos planes contaron con el apoyo del gobierno nacional. Pedro Ferré, quien había sido gobernador de Corrientes en cuatro oportunidades, fue designado para realizar los estudios exploratorios en el Chaco y para negociar con los caciques de la región. Asimismo, el Congreso Nacional subvencionó a la “Empresa a Vapor Gran Chaco” como paso inicial para establecer líneas regulares que navegasen el río Bermejo. Ninguno avanzó más allá de estos primeros pasos preliminares, los grandes

8 BUCHBINDER, Pablo *Caudillos de pluma y hombres de acción. Estado y política en Corrientes en Corrientes en tiempos de la Organización Nacional*, Prometeo-UNGS, Buenos Aires, 2004.

costos que requerían determinaron que estos trabajos quedaran a la espera de que el Ejecutivo pudiese disponer de fondos para realizarlas.⁹

Para comunicar a la capital con el territorio de las misiones, el gobernador de la provincia elevó al Ministro del Interior, Guillermo Rawson, un plan para realizar un camino a través de la costa del río Paraná desde Corrientes hasta San Miguel, cuya construcción daría salida a los productos explotados en el Alto Paraná y consolidaría la soberanía del territorio frente al avance brasileño. Para lograrlo era necesario, en primer lugar, explorar la región que se extendía entre el Uruguay y el Paraná y desde San Javier hasta la altura del río Pipiriguzú para determinar la mejor forma de explotar los yerbales y los diversos tipos de madera. En segundo lugar, asegurar el dominio sobre la Tranquera de Loreto (actual Ituzaingó) donde el gobierno de Paraguay conservaba una guardia militar y controlaba todo el camino desde ese punto hasta Brasil.¹⁰

En conjunto con estos planes también se buscaba resolver la falta de comunicación interna y especialmente de la capital con los departamentos del sur. A principios de 1862, el Consejo de Obras Públicas de la provincia elaboró una serie de medidas para promover la construcción de los puentes más importantes como los que debían erigirse sobre los ríos Corrientes y Batel. La principal fue la concesión de una garantía del nueve por ciento anual del capital invertido a aquellos empresarios que se hicieran cargo de las obras.¹¹ No obstante, las grandes inversiones necesarias para estos trabajos desalentaron los emprendimientos particulares. Tampoco el pedido de ayuda al gobierno nacional para que se hiciese cargo de estas obras tuvo una respuesta favorable.¹² Por lo tanto, no hubo un avance en alcanzar el objetivo tendiente a resolver los problemas de comunicación interna.

En paralelo a las propuestas que buscaban ubicar a la ciudad de Corrientes como el nexo principal del comercio regional y el aislamiento interno de los departamentos, se desarrollaron proyectos tendientes a mejorar el sistema de infraestructura y transporte de las vías de comunicación que ya se habían establecido en la región oriental.

9 Memoria del Ministerio del Interior presentada al Congreso Nacional de 1864 (en adelante MMI 1864), Imprenta del Siglo, Buenos Aires, 1864, pp. 34-37 y MMI 1865, anexo núm. 27, pp. 203-225.

10 Ver *El Progreso*, "Correspondencia Oficial", Corrientes, 5 de julio de 1863 y *La Esperanza*, "Riquezas ignoradas de Corrientes", Goya, 9 de agosto de 1863.

11 Archivo General de la Provincia de Corrientes (en adelante AGPC), Correspondencia Oficial, Tomo 195, Folio 95, Carta de Antonio Cabral al Ministro General de Gobierno, Corrientes, 18 de mayo de 1862.

12 MMI 1864, Carta de Guillermo Rawson a Manuel Lagraña, Buenos Aires, 23 de octubre de 1864. Se debe tener en cuenta que en ese mismo mes el Congreso Nacional sancionó una ley para crear un fondo para la construcción de puentes y caminos que sería destinado únicamente a la apertura y mejoramiento de las comunicaciones interprovinciales. En tanto, los puentes y caminos del territorio provincial, estarían exclusivamente a cargo de los gobiernos respectivos. Ver Congreso Nacional Cámara de Diputados Diario de Sesiones (en adelante CNCDDS), sesión del 17 de octubre de 1863.

Los productos que circulaban por la región eran transportados fluvialmente desde Misiones hasta Monte Caseros, donde la existencia del Salto Grande tornaba intransitable este tramo del río hasta Concordia. Por esta razón, en este tramo las mercaderías eran trasladadas en carretas y luego eran embarcadas en el puerto entrerriano, punto a partir del cual se podía navegar sin ninguna dificultad hacia los puertos del Plata.

Entre 1863 y 1864 el gobierno nacional avaló distintos proyectos destinados a construir caminos, muelles, vías férreas e impulsar la navegación a vapor en este circuito. En mayo de 1863 se firmó un contrato con Agustín Silveyra para construir una carretera entre Restauración (Paso de los Libres) y Concordia, el cual se concluyó en enero del año siguiente.¹³

Un segundo proyecto concretado fue la instalación de la navegación a vapor en el Alto Uruguay donde predominaban las embarcaciones a vela de poco calado y tonelaje.¹⁴ Para modificar esta situación, los comerciantes de la plaza de Concordia buscaron arraigar la navegación a vapor en este tramo del río y en 1864 formaron una sociedad anónima, con el objetivo de instalar un buque que realizara los viajes entre Federación y Santo Tomé. Para ello fue pedida la protección del gobierno nacional y ese mismo año el Congreso aprobó la suma de 800 pesos fuertes mensuales, comprometiendo a la sociedad a realizar tres viajes redondos al mes y transportar en forma gratuita la correspondencia oficial.¹⁵

Asimismo, las embarcaciones de gran calado que surcaban las aguas del Bajo Uruguay tenían frecuentemente dificultades para llegar a los puertos, por este motivo el desembarco de las mercancías se realizaba en naves más pequeñas, aumentando el

13 MMI 1864, cit., pp. 290-304. Tenemos poca información acerca de Agustín Silveyra un empresario vinculado a las obras de transporte llevadas a cabo en la región oriental de Entre Ríos y Corrientes y que también poseía yerbatales en Misiones. Ver AGN, Fondo Benjamín Victorica, leg. 11, Carta de Justo José de Urquiza a Benjamín Victorica, Santa Cándida, 3 de agosto de 1863 y Leg. 13, Carta de Agustín Silveyra a Justo José de Urquiza, Buenos Aires, 21 de mayo de 1865.

14 Durante nueve años –entre 1855 y 1864– transitaron 97 buques mercantes constituidos por un solo vapor, 12 goletas y el resto eran embarcaciones pequeñas. Ver WHIGMAN, Thomas *Lo que el río se llevó. Estado y comercio en Paraguay y Corrientes, 1776-1870*, CEADUC, Paraguay, 2009, pp. 339-341. Los vapores comenzaron a transitar los ríos del litoral a partir de la década de 1860 y el atractivo principal en su preferencia sobre los buques a vela era su velocidad. Estas nuevas embarcaciones redujeron notablemente los tiempos realizando la travesía de Buenos Aires a Asunción en siete días en lugar de los veinte habituales. Además, la propulsión a carbón permitía a las embarcaciones avanzar en tramos poco profundos donde era necesario impulsar a las naves a vela con sogas o surcar sin dificultades las aguas turbulentas del Alto Paraná y Uruguay. Ver: KROEBER, Klifton *La navegación...*, cit., p. 297.

15 Ver *La Esperanza*, Corrientes 1 de mayo de 1864 y CNCDD, sesión del 4 de julio de 1864. El éxito de esta iniciativa estimuló al gobierno a subvencionar en 1866 una segunda línea en el Alto Uruguay y se firmó un contrato, nuevamente con Agustín Silveyra por el monto de 4.000 pesos fuertes anuales. Ver *Memoria de Hacienda presentada al Congreso Nacional en 1867* (en adelante MH 1867), La Tribuna, Buenos Aires, 1867.

costo para los comerciantes quienes en varias ocasiones preferían directamente dejar los productos en los puertos de la costa de la República del Uruguay en lugar de utilizar los habilitados en el lado argentino.¹⁶ Para revertir esas condiciones, en 1864 el gobierno nacional designó comisiones para que elaboraran los costos y realizasen los proyectos destinados a construir muelles y refaccionar los puertos en las localidades de Concepción del Uruguay y de Concordia.¹⁷

De todos los proyectos elaborados para la región, el de mayor envergadura fue la construcción de un ferrocarril que uniese las provincias de Corrientes y Entre Ríos. La propuesta surgió de empresarios particulares, el ingeniero William Mac Candlish en asociación con George Knight y John Smith, quienes presentaron en 1863 la solicitud de desarrollar un camino de hierro en el litoral.¹⁸

El trazado proyectado para el Ferrocarril del Este se extendía sobre la región oriental de Entre Ríos y Corrientes, el primer tramo corría paralelo al río Uruguay y conectaba Concordia con Monte Caseros, el segundo, se internaba en la provincia correntina y cruzaba dos de los más ricos departamentos ganaderos del sur: Curuzú Cuatiá y Mercedes. El recorrido establecido para el ferrocarril muestra claramente el objetivo de potenciar la actividad mercantil que ya se había gestado en la región durante la primera mitad del siglo XIX, a través de la combinación del transporte terrestre y fluvial. El primer tramo, correspondía a la sección no navegable del río Uruguay. El segundo, se internaba hasta el centro de la región sudeste de Corrientes, donde se habían establecido las estancias que abastecían los saladeros de Brasil y del oriente entrerriano.

El proyecto contaba con el patrocinio del gobierno nacional, el cual asumió los gastos derivados de los estudios requeridos para la construcción del ferrocarril y solicitó la colaboración de los gobiernos de Corrientes y Entre Ríos para que auxiliasen a los ingenieros convocados para aquella tarea.¹⁹ En 1864, cuando ya se habían realizado los estudios y planos, se sometió su aprobación en el Congreso Nacional y se autorizó a través de la ley número 120. Entre las favorables concesiones a los empresarios se destacaba el pago por cuarenta años de una garantía de un siete por ciento de interés anual sobre el capital empleado que constituía el principal estímulo otorgado por el Estado nacional para alcanzar la concreción del desarrollo vial en la Argentina.²⁰

16 *Memoria de los Administradores de Rentas Nacionales*, Buenos Aires, 1868, p. 7.

17 MH 1865, pp. 23 y 35.

18 MMI 1864, pp. 263-267.

19 MMI 1864, Carta del Ministro del Interior Guillermo Rawson a William Mac Candlish, Buenos Aires, 14 de abril de 1863 y carta del Ministro del Interior Guillermo Rawson a los gobernadores de las provincias de Entre Ríos y Corrientes, Buenos Aires, 21 de agosto de 1863, pp. 263-266.

20 *CNCDDS*, Leyes sancionadas por el Congreso Nacional en 1864.

Sin embargo, el avance de estas obras de infraestructura que potenciaban la actividad comercial oriental, no fue percibido en forma homogénea como un hecho positivo. Para los dirigentes entrerrianos, las obras en la región oriental y principalmente el Ferrocarril del Este se presentaban como la oportunidad de concretar –aunque en escala mucho menor– las ambiciones gestadas en años anteriores: convertir a sus puertos en la margen del río Uruguay en los núcleos concentradores de un espacio mercantil que contactara toda la región del Alto Litoral y los mercados de ultramar.²¹ Más aún, para los entrerrianos la puesta en marcha de esta obra beneficiaría tanto a su provincia como a Corrientes ya que potenciaría tanto el desarrollo pecuario y comercial de ambas y no únicamente a Entre Ríos.²²

Para la dirigencia de la capital correntina, el ferrocarril podía ser utilizado para controlar, a través del desarrollo de vías de comunicación en la región oriental, los territorios misioneros y la explotación de sus recursos naturales.²³ Pero, a su vez, este proyecto se contraponía a los objetivos de articulación interna de la provincia. La mirada negativa era respaldada por algunos sectores mercantiles vinculados a los departamentos de la costa del Paraná que lo veían como un perjuicio para sus intereses. A través de *La Esperanza*, diario del departamento de Goya, estos sectores expresaron su rechazo al proyecto del ferrocarril, el cual convalidaba una dirección comercial que no beneficiaba a la provincia y que era sólo resultado de las dificultades para cruzar el río Corrientes:

“Ahí están los ricos departamentos de Mercedes y Curuzú Cuatía con sus lanas, sus pieles, su abundante ganadería, aquí una plaza comercial, ocupando a la margen del Paraná la posición más ventajosa para proveer con su importación a todos los pueblos y departamentos del interior y recibir los frutos que ellos producen en cambio, si el río Corrientes no aislara a estas en sus propias producciones y consumo y no *obligara* a aquellos a recorrer el dilatado y penoso camino de la Concordia para proveerse de sus necesidades y expender sus productos.”²⁴

Como se puede inferir de este fragmento, los detractores del proyecto ferroviario veían la decadencia de los puertos del Paraná, que se hallaban aislados de los departamentos de Mercedes y Curuzú Cuatía, como el resultado de una alteración de la “circulación natural” que debería haber adoptado el circuito mercantil, la cual concebían dentro de los márgenes establecidos por la administración jurisdiccional de

21 En la etapa de la Confederación se elaboraron diferentes proyectos con este objetivo pero que fueron imposibles de concretar. Sobre estos aspectos ver Schmit, Roberto *Los límites...*, cit., pp. 141-152.

22 *El Uruguay*, “Ferrocarril de Concordia”, Concepción del Uruguay, 20 de octubre de 1864.

23 BUCHBINDER, Pablo *Caudillos de pluma...*, cit., pp. 243-247

24 *La Esperanza*, “Un puente sobre el río Corrientes”, 21 de junio de 1863. El subrayado es nuestro.

la provincia. Por lo tanto, sus argumentaciones señalaban que los productos de los departamentos de Corrientes debían buscar su salida por los puertos de esa provincia y no por los de otra. Así, su oposición se basaba en que se debía buscar soluciones que permitiesen homologar la articulación del circuito mercantil al espacio provincial. Esta visión se observa claramente en la solicitud del gobernador al Ministro del Interior para que el gobierno nacional construyese el puente sobre el río Corrientes:

“Los departamentos al sur del río Corrientes [...] divididos de los principales centros sobre el Paraná, a dónde deberían concurrir con sus frutos y en busca de los de importación, tienen que dirigirse a la Concordia, su actual mercado, hallándose así constituidos en sus tributarios y desviándose los capitales que podrían girarse en la provincia.

Esta desviación del comercio de su curso natural, fue producida por las facilidades que le ofreció la Concordia, en Entre Ríos, cuyo camino no presentaba los mismos obstáculos al tránsito. La decadencia o paralización de los pueblos del Paraná fue la consecuencia, no habiéndose reestablecido sus antiguas relaciones con los de allende al río Corrientes muy principalmente por la traba poderosa que este opone.”²⁵

Más allá de las oposiciones y consensos que tuvieron las propuestas que hemos descrito en los párrafos anteriores, hacia mediados de la década de 1860 sólo se pudieron concretar muy pocas y la mayoría no avanzó del estado de demandas al gobierno nacional o de la realización de estudios preliminares. Incluso el Ferrocarril del Este quedó sin concretarse cuando el contrato firmado el 11 de octubre de 1864 quedó rescindido ante las diferencias sobre las concesiones que los empresarios reclamaban al gobierno nacional y a los provinciales.²⁶

b) El avance de los proyectos en la región oriental

El inicio de la Guerra del Paraguay relegó todos los proyectos formulados a principios de 1860 y que habían quedado a la espera de una situación fiscal favorable para concretarlos. Pero hacia 1868, cuando comenzó a considerarse que el fin de la guerra estaba próximo y se podía volver a contar con fondos gubernamentales orientados a las obras de infraestructura, aquellas dirigidos al fomento de la región oriental fueron las que recibieron el mayor impulso y alcanzaron niveles de relativa concreción.

25 MMI 1864, Carta de Manuel Lagraña a Guillermo Rawson a Manuel Lagraña, Corrientes, 7 de octubre de 1863.

26 Sobre el contrato firmado para el Ferrocarril del este ver MMI 1865, pp. 13-14.

Se debe tener en cuenta que a fines de la década ya se mostraba evidente que el puerto articulador de los mercados del noroeste no podía ser Corrientes sino la ciudad de Rosario, cuyas ventajas de ubicación –que la posicionaron como principal puerto de la Confederación– se profundizaron con la construcción del Ferrocarril Central de Rosario a Córdoba y la proyección de su extensión a Tucumán sancionada en 1868. Por este motivo, las elites correntinas reorientaron sus objetivos hacia la articulación con la zona oriental de producción ganadera al sur y de la explotación yerbatera y forestal al norte.

El primer paso exitoso en ese sentido fue concretar la comunicación con la zona de las misiones. El transcurso de la guerra había solucionado el problema de la presencia de los destacamentos paraguayos. Sin embargo, los costos del camino planeado a principios de la década retrasarían este objetivo, por lo tanto la elección fue fomentar la navegación a vapor con frecuencia regular que transitara el Alto Paraná. El proyecto se comenzó a formular a fines de la década de 1860 con las propuestas de Emilio Fender y Sebastián Lix. El primero contaba con el respaldo del gobernador José Miguel Guastavino, pero la iniciativa no prosperó tras su renuncia.²⁷ La empresa “Alto Paraná Vapor”, perteneciente a Manuel Borges, Arístides Stefani y Filemón Vivar, fue la que logró concretar este proyecto. Los viajes de la empresa se inauguraron a principios de 1870 con el buque “Misionero”, que realizaba la carrera de Corrientes a Ituzaingó y Trinchera de San José (Posadas).²⁸ Los socios buscaron la protección del gobierno provincial y también del nacional para sostener su emprendimiento y en noviembre de ese año, la legislatura de Corrientes aprobó una subvención mensual de 500 patacones y el Congreso Nacional aprobó una suma de 4.000 pesos fuertes anuales por un período de tres años.²⁹ A cambio del aporte gubernamental la empresa se comprometía a realizar dos viajes redondos al mes a partir del primero de abril de 1871.³⁰

La navegación regular en el Alto Paraná fue considerada un gran logro por el gobierno de Corrientes ya que permitiría un mejor acceso e intercambio con las producciones de los pueblos de Caá-cati, San Miguel e Itatí y los obrajes ubicados en las islas y costa de la provincia.³¹ Además, permitía avanzar, aunque fuese parcialmente, en uno de los anhelos correntinos: el control sobre el territorio de las Misiones y la producción yerbatera.³² Más aún, la navegación a vapor en el Alto Paraná era vi-

27 *El Liberal*, “La navegación del Alto Paraná”, Corrientes, 19 de septiembre de 1869.

28 *La Esperanza*, “La navegación en el Alto Paraná”, Corrientes, 25 de mayo de 1870.

29 Ver *La Esperanza*, “La navegación en el Alto Paraná”, Corrientes, 16 de noviembre de 1870; “La navegación del Alto Paraná”, 27 de noviembre de 1870.

30 AGPC, Correspondencia Oficial, tomo 258, folio 295, carta de Manuel Borges al Ministro de Gobierno de Corrientes, Corrientes, 30 de marzo de 1871.

31 “Mensaje del gobernador Santiago Baibiene a la Honorable Cámara Legislativa”, 6 de agosto de 1871, en *Boletín Oficial correspondiente al año de 1871*, La Fusión, Corrientes, 1875.

32 BUCHBINDER, Pablo *Caudillos de pluma...*, cit., pp. 132-133.

sualizada como el vehículo que permitiría equilibrar las diferencias entre la región noroeste y sureste de la provincia:

“Se sabe que no pasaran muchos años sin que una línea férrea se establezca desde Concordia hasta Mercedes, que si bien es cierto que ofrece grandes ventajas y asegura un porvenir brillante para nuestros pueblos sobre la costa del Uruguay “ (...) Mientras tanto, los demás pueblos de este lado del río Corrientes y los de la costa del Paraná languidecerán sino hacemos de la navegación del Alto Paraná el nervio de vida que ha de fomentar nuestra felicidad.

De otra parte no podremos equilibrar jamás la parte comercial del sud de la provincia con la del norte pues aquella llevara siempre la ventaja que proporciona un ferrocarril que es la ultima expresión de la actividad impulsiva. Pero no sucederá así si fomentando la navegación del Alto Paraná conseguimos que se establezca permanentemente.”³³

Sin duda, las elites dirigentes correntinas habían advertido que sería imposible cumplir con las ambiciones de ubicar a Corrientes como el principal nexo articulador del gran espacio regional que incluía a las provincias del norte, Bolivia y los mercados de la cuenca del Plata y tampoco transformar la circulación de sus productos para que se dirigieran hacia sus puertos de Paraná en lugar de Concordia. Por ese motivo, en la década de 1870, gran parte de la dirigencia correntina concentró sus esfuerzos en impulsar junto a los entrerrianos aquellos planes de infraestructura orientados a las zonas más dinámicas comercialmente, vinculadas a la explotación pecuaria y al tráfico mercantil por el Uruguay y el Alto Paraná que integraba a los mercados de Brasil, Paraguay, Montevideo y Buenos Aires. Por lo tanto, estos planes tendían a consolidar las redes comerciales que ya se habían establecido en la región oriental de Corrientes y Entre Ríos.

El proyecto del Ferrocarril del Este representaba la principal herramienta para potenciar estas actividades y en los debates en el Congreso Nacional de octubre de 1868 se volvió a plantear la posibilidad de su concreción.³⁴ Un año más tarde se firmó un contrato con Pablo Montravel y las obras comenzaron a realizarse efectivamente en 1871.³⁵ En conjunto con el ferrocarril también se llevó adelante la construcción del puerto y muelle de Concordia proyectada en 1864.³⁶

33 *La Esperanza*, “La navegación en el Alto Paraná”, Corrientes, 12 de junio de 1870.

34 CNCDDS, sesión del 5 de octubre de 1868.

35 Un detallado estudio del contrato firmado por Montravel en DUARTE, María Amalia “Los ferrocarriles de Entre Ríos durante la presidencia de Sarmiento”, *Trabajos y Comunicaciones*, núm. 13, La Plata, 1965, pp. 49-74.

36 AGN, Fondo Benjamín Victorica, tomo 3140, leg. 15, folio 3259, Carta de Luis Varela a Benjamín Victorica, Buenos Aires, 7 de diciembre de 1868; Fondo Justo José de Urquiza, tomo 324, leg. 1786,

La puesta en marcha de estas obras alentó a demandar la cooperación del gobierno nacional para nuevos proyectos de similar envergadura. En 1872, los senadores por Entre Ríos y Corrientes, lograron aprobar la construcción de un ramal que prolongaría al Ferrocarril del Este desde Mercedes a Corrientes y al año siguiente también se aprobó su prolongación hacia el sur desde Concordia hasta Gualeguaychú.³⁷ Para ambas líneas se celebraron contratos con las compañías de Furnes y Javier Arrufó en 1874 y 1875, respectivamente, que contenían concesiones similares a las otorgadas a Pablo Montravel.³⁸ Diversos problemas, como la inestabilidad institucional de Corrientes y Entre Ríos, impidieron la concreción de las obras a tiempo, de modo que hacia fines de la década de 1880 solo se había abierto al público la primer sección del ferrocarril de Concordia a Montecaseros. No obstante consideramos relevante la configuración del trazado, que se concretó a fines de la década siguiente con el nombre de Ferrocarril del Nordeste.³⁹

El Ferrocarril del Este en articulación con los dos ramales hacia el norte y el sur, tenía estaciones en Gualeguaychú y Corrientes sobre la costa del Paraná; atravesaba toda la franja más dinámica de Entre Ríos y Corrientes sobre la costa del Uruguay –Concepción del Uruguay, Colón, Concordia, Federación y Monte Caseros– y unía la región sureste de Corrientes con la capital a través de Mercedes, San Roque y Saladas.

De esta forma, si sumamos a este trazado las zonas que se pusieron en comunicación con la navegación a vapor al Alto Paraná y Uruguay, se observa que los proyectos de infraestructura y comunicación no sólo se orientaron a consolidar el circuito mercantil que ya se había plasmado hacia 1850 si no que integraron a ese espacio a la ciudad de Corrientes y al pujante departamento de Gualeguaychú.

No obstante, estos proyectos, si bien establecían la comunicación entre la capital correntina y los departamentos del sur, su lugar en este espacio económico, era distante del que habían imaginado las elites de Corrientes a mediados del siglo XIX. Los puertos orientales de Entre Ríos, continuarían ocupando el lugar relevante para dar salida a las producciones correntinas, lo cual se confirmó cuando se puso en funcionamiento el Ferrocarril del Nordeste que transportaba la producción agropecuaria y forestal de la provincia de Corrientes hacia los puertos entrerrianos del

folio 455, Carta de Dalmacio Vélez Sarsfield a Justo José de Urquiza, Buenos Aires, 3 de noviembre de 1869.

37 CNCSDS, sesión del 5 de septiembre de 1872; sesión del 28 de septiembre de 1872; Leyes sancionadas por el Congreso Nacional en 1872; Leyes sancionadas por el Congreso Nacional en 1873

38 LÓPEZ, Mario *Historia de los ferrocarriles nacionales, 1866-1886*, Lumiere, Buenos Aires, 1994.

39 El Ferrocarril del Nordeste fue construido por Juan Clark y sus líneas se extendían desde Corrientes a Monte Caseros y de ésta a Paso de los Libres y se empalmaba con el Ferrocarril del Este hacia Concordia. Ver PÉREZ, María “La red vial y las comunicaciones terrestres en Corrientes. Origen y evolución. 1588-1898”, en *Cuadernos de Geohistoria Regional*, núm. 10, Resistencia, 1984, pp. 144-146.

Uruguay.⁴⁰ Asimismo, estas obras no resolvían los problemas de comunicación internos de cada provincia ya que no incluían una articulación de los departamentos sobre la costa del Paraná con la región oriental.

En este sentido, debemos tener en cuenta que distintos miembros de las elites entrerrianas y correntinas elaboraron planes de infraestructura que buscaban resolver estos problemas, principalmente a través de la red vial. En 1864, el mismo año que se sancionó la ley para el Ferrocarril de Este, los vecinos de Paraná formaron una comisión presidida por Eusebio Ocampo, diputado nacional por Entre Ríos, para construir una línea férrea entre esa ciudad y Nogoyá. Los miembros de la comisión recurrieron al Ministro del Interior solicitando el envío de un ingeniero que estudiara los accidentes del terreno y formulara un juicio científico sobre el plan y la posibilidad de realización.⁴¹ Mediante un decreto del presidente Mitre, en febrero de 1865, se asignó al ingeniero Neville Mortimer, con un sueldo de 8.000 pesos mensuales, para que realizara los estudios solicitados por la comisión.⁴² En agosto de ese mismo año, Mortimer presentó un completo informe y el plano para la construcción del ferrocarril al Ministerio del Interior.⁴³ El proyecto fue promovido por la prensa y las autoridades de Paraná pero no prosperó más allá de los estudios iniciales.⁴⁴

En Corrientes, la propuesta del ramal que unía a Mercedes con la capital se formuló primero a nivel local y fue impulsada en 1871 por Agustín P. Justo, elegido diputado nacional. Antes de llevar su propuesta al Parlamento, buscó obtener ciertas concesiones por parte de la legislatura provincial, principalmente en la cesión de tierras, punto que ya se había mostrado conflictivo en el avance del Ferrocarril del Este.⁴⁵

Esta propuesta fue duramente combatida por un grupo opositor al gobierno correntino, entre quienes figuraban Manuel Derqui, Mariano Castellanos y Genaro Figueroa. A través de las páginas de *La Fusión*, señalaban las desventajas del ferrocarril ideado por Justo, el cual no tenía porvenir y era “una empresa ruinososa para la nación.” En lugar del ramal entre Mercedes y Corrientes proponían el impulso de los pueblos del noroeste con la construcción de un ferrocarril que uniese los departamentos para-

40 PÉREZ, María “La red vial...”, cit., p. 96.

41 MMI 1866, Carta de Eusebio Ocampo al Ministro del Interior, Guillermo Rawson, Paraná, 12 de noviembre de 1864, pp. 144-147.

42 MMI 1865, p. 149.

43 Ídem, pp. 163-175.

44 Archivo General de Entre Ríos, Fondo Gobierno, Serie 12, Jefaturas de Policía por Departamento, Subserie A “Jefatura de Paraná”, caja 4, leg. 3, Carta de Eusebio Ocampo al Jefe Político de Paraná, Domingo Comás Paraná, 8 de febrero de 1865; Carta de Eusebio Ocampo al Ministro General de Gobierno, Paraná 9 de febrero de 1865; Memoria del departamento de Paraná, presentada al Ministerio General de Gobierno, Paraná, 15 de febrero de 1865.

45 AGPC, Registro Oficial, Carta de Desiderio Onieva a Agustín Justo, Corrientes, 23 de agosto de 1871. *La Esperanza*, “Un proyecto para Corrientes”, 7 de agosto de 1871.

naenses de Caá Cati, Mburucuyá, Saladas y Bella Vista. Postulaban que este trayecto tendría menos problemas puesto que la zona tenía pocos accidentes y no se deberían atravesar los ríos de grandes proporciones, a la vez que proporcionaba también la madera para los durmientes. Una vez realizado, el ferrocarril traería vida a los pueblos “que vegetan lentamente por falta de movimiento y comunicación con los demás centros de consumo y producción.”⁴⁶

Ninguno alcanzó el recinto del Congreso Nacional pero estos proyectos nos permiten ver la importancia de la configuración regional en las interacciones entre los niveles nacionales y provinciales. En este sentido, las propuestas de implementar ramales ferroviarios en la región occidental de las provincias de Corrientes y Entre Ríos, que conectarán a los departamentos interiores con los puertos del Paraná, no alcanzaron un consenso a nivel local que les permitiesen avanzar hacia una instancia de discusión a nivel nacional a diferencia de los proyectos centrados en articular las zonas productivas con los puertos en el río Uruguay. Incluso, aquellas propuestas, como la del ferrocarril entre Nogoyá y Paraná, que habían obtenido un respaldo del Ejecutivo Nacional y que entre sus principales promotores se encontraba un diputado del Congreso Nacional, Eusebio Ocampo, no lograron traspasar los límites provinciales y ser objeto de discusión en el Parlamento.

El análisis de estos proyectos pone en relieve dos cuestiones en torno a las alianzas y conflictos que se tejieron en el proceso de dotación de sistemas de infraestructura vial. Por un lado, las tensiones y negociaciones por obtener los recursos del Estado nacional para llevar adelante las obras no implicaban una competencia a nivel interprovincial únicamente. Como se observa en este trabajo, estas tensiones y competencias se presentaban también a nivel local. Por otro lado, consideramos que en Corrientes y Entre Ríos, la existencia de un espacio económico configurado en la región oriental de ambas provincias fue clave para dirimir estos conflictos y determinar qué tipo de obras de comunicación serían llevadas a cabo en lugar que estas obras crearán una articulación completamente diferente.

Conclusiones

El desarrollo de las vías de comunicación es uno de los ejes claves durante la etapa de construcción del Estado-nación argentino que permitió su incorporación a la economía capitalista. A partir de la construcción del Estado nacional, entonces, parte de los acuerdos que se dirigían a la obtención de recursos y garantías para llevar adelante las obras de infraestructura, se definieron en las nuevas instituciones nacionales pero, como se ha desarrollado en el presente trabajo, esas decisiones no operaban aisladas de las tramas de negociación a nivel local y regional. Por este motivo, es necesario

46 *La Fusión*, “Proyecto de Ferrocarril”, 9 de agosto de 1871, 11 de agosto de 1871, “El empréstito”, 6 de septiembre de 1871; “El crédito de la provincia”, 8 de septiembre de 1871.

considerar las particularidades de estos procesos, los cuales no se desarrollaron en forma homogénea sino, por el contrario, implicaron diferencias específicas en cada región estudiada. Por ejemplo, en Cuyo y el Norte, el desarrollo vial de estas décadas implicó el establecimiento de nuevas jerarquías en torno a las ciudades y nuevos perfiles productivos.⁴⁷ En el litoral de los ríos, en cambio, la navegación a vapor del Alto Uruguay y Paraná, la construcción de los muelles en Concepción del Uruguay y Concordia, el camino entre esta ciudad y Paso de los Libres y el Ferrocarril del Este consolidaron la relevancia de las ciudades sobre la margen del río Uruguay, principalmente Concordia, como de las producciones ya establecidas en la primera mitad de siglo XIX.

De esta forma, estos proyectos reforzaron aquella dirección de circulación de bienes y personas –que era considerada un desvío de su curso natural por parte de la dirigencia correntina– entre los departamentos del sur de Corrientes y la región oriental entrerriana.

A su vez los proyectos destinados a aumentar la relevancia de los departamentos en la margen del Paraná y la articulación entre estos y la región oriental como el camino a través del Chaco, la canalización del río Bermejo, los puentes sobre los ríos internos y los ferrocarriles de Paraná a Nogoyá y de Caá Catí a Bella Vista, no pudieron avanzar más allá de estudios preliminares en esta etapa.

Por lo tanto, los proyectos de infraestructura comunicacional no reconfiguraron los espacios regionales existentes en estas provincias, sino que, por el contrario, la configuración regional previa fue clave para determinar dónde y cuáles eran las obras de infraestructura que recibirían los principales impulsos para llevarlas a cabo.

Más aún, utilizar una escala de análisis regional en este proceso, nos permite advertir que la consolidación de Concordia como articuladora del espacio mercantil no fue el resultado de una competencia entre Corrientes y Entre Ríos, cuyo desenlace determinó el desplazamiento de las ambiciones correntinas de ubicar a su capital en ese rol. Más bien, las tensiones se ubicaban entre la región oriental y la occidental de ambas y fueron los proyectos para este segundo espacio los que fueron postergados dentro del conjunto de obras que tuvieron lugar durante las décadas de 1860 y 1870.

47 CAMPI, Daniel y RICHARD-JORBA, Rodolfo “Transformaciones productivas, espaciales y sociales en la Argentina extrapampeanas. Tucumán y Mendoza entre 1850 y 1890”, en *Boletín Americanista*, Barcelona, 2004.

Los autores y las autoras

Ana V. Ávila Sauvage es Contador Público Nacional por la Facultad de Ciencias Económicas (Universidad Nacional de Tucumán). Es becaria de posgrado del ISES-CONICET-Tucumán. Realiza sus estudios de posgrado en el Programa de Doctorado en Historia Económica de la UNTucumán. Contacto: sauvage_vero@yahoo.com.ar

Darío G. Barriera es Doctor en Historia y Civilizaciones por la École des Hautes Études en Sciences Sociales (París, Francia). Revista como Profesor Titular Ordinario de Historia de América II (Colonial) en la UNR y como Investigador Independiente en el ISHIR (CONICET-Rosario). Dirige el CEHISO-JG (Centro de Estudios de Historia Social de la Justicia y el Gobierno) y la revista *Prohistoria*. Contacto: dgbarrera@conicet.gov.ar

Patricia E. Barrio es Doctora en Historia por la Universidad Nacional de Cuyo. Revista como Profesora Adjunta Efectiva (UNCuyo), Profesional Principal (INCIHUSA-CONICET) y Secretaria de Redacción de la Revista de Historia Americana y Argentina (Facultad de Filosofía y Letras, UNCuyo). Contacto: pbarrio@mendozaconicet.gob.ar

Nicolás Biangardi es Magíster en Historia por la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Revista como Profesor en Historia y Ayudante Diplomado en la Universidad Nacional de La Plata. Es becario de posgrado del CONICET. Contacto: nicolas_biangardi@yahoo.com.ar

Mónica Blanco es Doctora en Historia por la Universidad Nacional de La Plata. Revista como Profesora Adjunta de Historia Americana Siglo XX (Facultad de Ciencias Humanas-Universidad Nacional de Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNICEN) e Investigadora Adjunta del CONICET. En la actualidad se desempeña como Directora del Centro Interdisciplinario de Estudios Políticos, Sociales y Jurídicos (FD/FCH-UNICEN). Contacto: blancounicen@yahoo.com.ar

Jessica E. Blanco es Doctora en Historia por Universidad Nacional de Córdoba. Revista como Docente concursada en la Escuela de Historia de la misma universidad y becaria posdoctoral del CONICET. Codirige el proyecto de investigación “Esfera pública y culturas políticas desde una perspectiva comparada en Argentina, primera mitad del siglo XX” (CIFFyH-UNC). Contacto: jessieblanco@yahoo.com.ar

Raquel Bressan es Magíster en Investigación Histórica por la Universidad de San Andrés (2010). Ha sido becaria de posgrado de la Agencia Nacional de Promoción

Científica y Técnica y actualmente es becaria de posgrado del CONICET. Se desempeña como Docente asistente de la cátedra de Historia Argentina I en la Universidad Nacional de General Sarmiento, Universidad donde realiza su Doctorado en Ciencias Sociales IDES/UNGS. Contacto: bressanrv@gmail.com

Mariana Canedo es Doctora en Historia por la Universidad de Buenos Aires. Revista como Profesora Titular de Historia de América Colonial en la Universidad Nacional de Mar del Plata e Investigadora del CONICET. Contacto: mcanedo@gmail.com

Fernando Jumar es Doctor en Historia y Civilizaciones de la École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia). Revista como docente en las universidades nacionales de La Plata y de Tres de Febrero en cursos de grado y postgrado, e Investigador Independiente Independiente de CONICET. Contacto: fjumar@gmail.com

Daniel Moyano es Doctor en Humanidades (Área Historia) por la Universidad Nacional de Tucumán. Revista como Profesor de Historia Económica, Facultad de Ciencias Económicas (UN Tucumán) y becario posdoctoral del ISES (CONICET-UNT). Contacto: moyano79@gmail.com

Florencia Rodríguez Vázquez es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Quilmes. Es investigadora asistente en el INCIHUSA (CONICET). Contacto: frodriguezv@mendoza-conicet.gob.ar

Inés E. Sanjurjo es Doctora en Historia por la Universidad Nacional de Cuyo. Revista como Profesora Adjunta Efectiva de Historia Institucional Argentina (Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-UNCuyo) y como investigadora en el INCIHUSA (CONICET). Contacto: isanjurjo@mendoza-conicet.gob.ar

Paula Sedran es Licenciada en Historia por la Universidad Nacional del Litoral y becaria doctoral en el CONICET. Contacto: paulasedran@hotmail.com

Juan Suriano es Doctor en Historia, por la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Revista como Profesor Titular Regular de Historia Argentina, Universidad Nacional de San Martín e Investigador Categoría I (A). Director Revista *Entrepasados* y de Colecciones Biografías Argentinas y Temas de Argentina (Edhasa). Director Doctorado en Historia (UNSAM). Contacto: jsuriano@unsam.edu.ar

Nerina Visacovsky es Doctora de la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras (Área Educación). Revista como Profesora adjunta de Política Educativa en la Escuela de Política y Gobierno de la Universidad Nacional de San Martín, e Investigadora del CONICET. Contacto: nvisacovsky@unsam.edu.ar