



Historia Crítica

ISSN: 0121-1617

hcritica@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

Galarza, Antonio

"Un nuevo puerto para Buenos Aires". La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos  
portuarios en el Río de la Plata (1830-1850)

Historia Crítica, núm. 53, mayo-agosto, 2014, pp. 83-107

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81131002005>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# “Un nuevo puerto para Buenos Aires”. La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850)

Antonio  
Galarza

Licenciado, doctor y profesor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP) y becario posdoctoral del CONICET (Argentina). Integrante del Grupo en Historia Rural Rioplatense (GIHRR) y del Centro de Estudios Históricos (CEHIS). Doctorado Interuniversitario en Historia, UNMDP/Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNICEN). Es compilador del libro *Debates y diagnósticos sobre las sociedades coloniales latinoamericanas* (Mar del Plata: GIHRR/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2010) y autor de “Relaciones interétnicas y comercio en la frontera sur rioplatense. Partidas indígenas y transacciones comerciales en la guardia de Chascomús (1780 y 1809)”, *Fronteras de la Historia* 17: 2 (2012): 102-128. afgcuervo@hotmail.com

Artículo recibido: 02 de abril de 2013

Aprobado: 08 de agosto de 2013

Modificado: 28 de agosto de 2013

DOI: dx.doi.org/10.7440/histcrit53.2014.04

- El presente artículo forma parte de la tesis doctoral titulada “Prácticas comerciales y fiscalidad sobre la circulación de mercancías en la campaña porteña. Un estudio de caso: Chascomús entre 1780 y 1850”, presentada en la Universidad Nacional de Mar del Plata (Argentina) en 2012. Esta investigación fue financiada por Becas de Posgrado Tipo I y Tipo II del CONICET (Argentina). Una versión preliminar fue presentada en las IV Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, La Plata, noviembre de 2012.

**"Un nuevo puerto para Buenos Aires". La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850)**

**Resumen:**

En el presente artículo se presenta un análisis del comercio desarrollado en la desembocadura del río Salado, constituido a partir de la guerra con el Imperio del Brasil (1825-1828) en un puerto alternativo al de la capital provincial de Buenos Aires. A partir de fuentes poco exploradas por las investigaciones que tratan este tema, se estudian las diferentes actividades económicas que se desarrollaron en este nuevo puerto –transporte, fletes, importación y exportación– entre 1830 y finales de 1850. Al mismo tiempo que se examinan los problemas que generó para las autoridades el afán de control sobre las actividades desplegadas.

**Palabras clave:** Argentina, Buenos Aires, siglo xix, puerto, comercio, bloqueo.

**"A New Port for Buenos Aires". The Mouth of the Salado River as an Alternative to the Port Blockades of Rio de la Plata (1830-1850)**

**Abstract:**

This article presents an analysis of the commerce that took place at the mouth of the Salado River, which was born from the war with the Brazilian Empire (1825-1828) in an alternate port to the one in the provincial capital of Buenos Aires. By delving into sources that have not been explored much by investigations on this subject, we study the various economic activities that took place in this new port—transportation, freight, import, and export— between 1830 and late 1850. Simultaneously, we examine the problems that the need for control over these activities generated for the authorities.

**Keywords:** Argentina, Buenos Aires, 19<sup>th</sup> century, port, commerce, blockade.

**"Um novo porto para Buenos Aires". A foz do rio Salado como alternativa aos bloqueios portuários no Rio da Prata (1830-1850)**

**Resumo:**

No presente artigo, apresenta-se uma análise do comércio desenvolvido na foz do rio Salado, constituído a partir da guerra com o Império do Brasil (1825-1828) em um porto alternativo ao da capital provincial de Buenos Aires. A partir de fontes pouco exploradas pelas pesquisas que tratam desse tema, estudam-se as diferentes atividades econômicas que se desenvolveram nesse novo porto –transporte, fretes, importação e exportação–, entre 1830 e finais de 1850. Ao mesmo tempo em que se examinam os problemas que gerou, para as autoridades, a ânsia de controle sobre as atividades realizadas.

**Palavras-chave:** Argentina, Buenos Aires, século xix, porto, comércio, bloqueio.

# “Un nuevo puerto para Buenos Aires”. La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850)

## Introducción

 fines del período colonial el puerto de Buenos Aires constituía un centro neurálgico de la economía rioplatense, articulando diversos circuitos comerciales que unían producciones regionales del interior con ultramar, y viceversa. Esta posición relevante en el entramado económico se profundizó con el transcurrir del siglo XIX, erigiéndose el puerto y la aduana en el argumento de mayor peso para explicar la preponderancia que la economía porteña detentaba sobre las del resto de las provincias del desaparecido Virreinato del Río de la Plata. Tan vital resultó ser la actividad portuaria para Buenos Aires y la Confederación Argentina que los diversos conflictos bélicos que se suscitaron con otros países tuvieron como factor común los bloqueos como una herramienta mediante la cual el enemigo pretendía asfixiar los recursos porteños. Pero si bien el puerto de la ciudad capital era sin dudas el más relevante en cuanto a infraestructura y actividades, existían otros espacios donde se realizaban diferentes transacciones, tanto legales como ilícitas. Entre éstos se encontraban el puerto de Las Conchas, la Ensenada de Barragán, la costa de Quilmes y el puerto de Carmen de Patagones (mapa 1). Algunos autores sostienen la idea de un “complejo portuario rioplatense”, en donde la interacción entre estos puntos, junto a Colonia del Sacramento, Maldonado y Montevideo, constituía un entramado portuario, que funcionaba de manera conjunta y complementaria durante el período tardío colonial<sup>1</sup>.

El destacado papel de estos puertos alternativos para el embarque y desembarque de mercaderías y tropas de otros puertos bonaerenses, como el de Patagones (fundado en 1779), ha sido

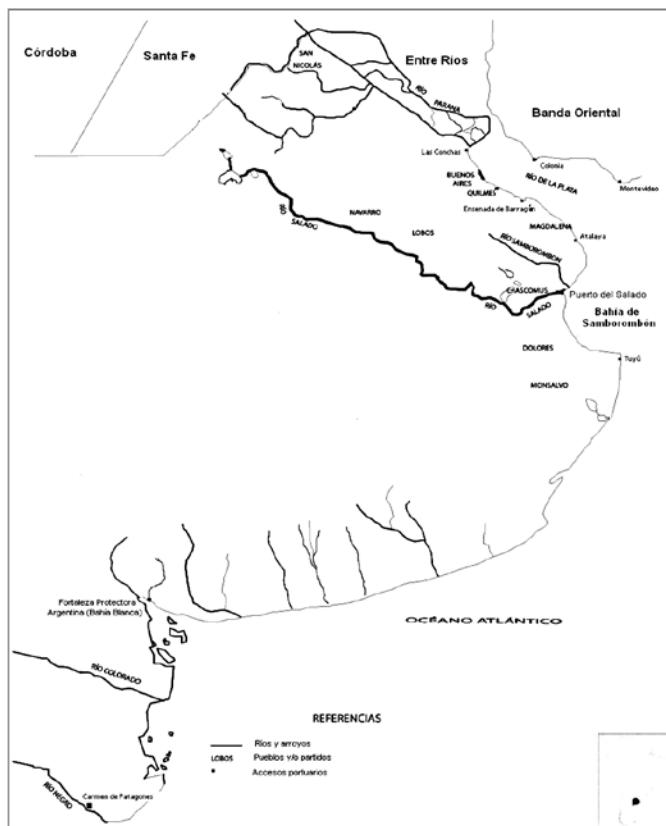
1 “En el caso del Río de la Plata [...] se constituyó un complejo portuario que logró integrar ambas orillas [...] En el momento de máxima integración, entre los años 1720 y 1778, ese complejo portuario estaba formado por las ciudades-puerto (Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo), una serie de puertos secundarios (como Las Conchas, Maldonado o la Ensenada de Barragán) y un número indefinido (e indefinible) de desembarcaderos clandestinos, ubicados principalmente sobre la orilla de Buenos Aires”. Fernando Jumar *et al.*, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, *Anuario del IEHS* XXI (2006): 236.

puesto de relieve, en especial para el período de la guerra con el Imperio del Brasil. En el marco del enfrentamiento, las tropas brasileñas bloquearon el acceso al puerto de la capital y otros puntos de importancia, principalmente la Ensenada de Barragán, Las Conchas y Quilmes. El protagonismo de Carmen de Patagones en la guerra de corso ha sido subrayado por algunos trabajos vinculados a la denominada *historia tradicional*, resaltando su constitución como centro de actividades corsarias durante el conflicto, y en particular, el combate suscitado con flotas imperiales en ese puerto en 1828<sup>2</sup>. En ese mismo año, además —y en parte como consecuencia del ataque—, se fundó el fuerte-puerto “Fortaleza protectora argentina”, que daría lugar a la ciudad de Bahía Blanca, sede de uno de los complejos portuarios más importantes de la actual provincia bonaerense.

La desembocadura del Salado, ubicada en la bahía Samborombón (límite exterior del Río de la Plata) quedaba comprendida en el partido de Chascomús, formando parte también de la región cercana a la *barra* los partidos de Dolores, Magdalena y Monsalvo. De comienzo errático durante los años veinte, el *puerto del Salado* continuó funcionando durante varias décadas. A diferencia de otras terminales portuarias, la historiografía no cuenta con estudios que analicen las actividades económicas desarrolladas en el mismo y su importancia para el territorio argentino. Si bien algunos trabajos hacen alguna mención de la existencia de embarques y desembarques en diferentes puntos de la costa bonaerense, la conformación de un puerto y la continuidad de actividades mercantes en la desembocadura, la terminal del río Salado ha pasado casi inadvertida hasta la actualidad por la historiografía<sup>3</sup>. En gran medida, las referencias se limitan a lo sucedido durante la guerra contra el Imperio del Brasil, cuando funcionaba allí un centro corsario y operaban naves de guerra y otras que, dedicadas a la exportación de mercaderías, intentaban burlar el bloqueo<sup>4</sup>.

- 2 Ángel Carranza, *Campañas navales de la República Argentina*, t. iv (Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina, 1916). Formado a fines del período colonial, el fuerte de Patagones tenía una destacada importancia también en el comercio con los indígenas no sometidos. Consultar: María Teresa Luiz, *Relaciones fronterizas en Patagonia. La convivencia hispano-indígena a fines del período colonial* (Ushuaia: Asociación Hanis, 2006), y Jorge Bustos, “Indios y blancos, sal y ganado más allá de la frontera. Patagones 1820-1830”, *Anuario IEHS* 8 (1993): 27-45.
- 3 Julio Djenderedjian menciona, a modo de hipótesis, la posibilidad de la existencia de fondeaderos en la bahía Samborombón y el impulso que cierta actividad portuaria de cabotaje podría haber representado para la comercialización de trigo de esa zona en el mercado de Buenos Aires. Ver Eduardo Míguez, Jorge Gelman y Julio Djenderedjian, “Debate sobre *La agricultura bonaerense en la primera mitad del siglo XIX*, de Julio Djenderedjian”, *Boletín del Instituto Ravignani* 31 (2009): 171-192.
- 4 “El puerto de Samborombón que estaba situado muy cerca de la boca del río, durante la guerra fue anulado por el puerto del Salado. En 1826 fue provisto de dos baterías, algunas embarcaciones, una guarnición, se lo habilitó como puerto y el 1º de octubre de 1828 concluida la guerra se clausuró [...] Este puerto ubicado en la boca del río, adquirió protagonismo porque permitió la exportación de mercadería general (cueros, tasajo, vinos, etc.) y fue fondeadero de corsarios [...]”. Adriana Pisani, *Historias del Salado y la Bahía (Crónicas y documentos del pasado)* (Buenos Aires: Dunken, 2006), 84. Lamentablemente, la obra no presenta un examen de la actividad portuaria ni respalda la información con referencias documentales.

**Mapa 1.** Accesos portuarios en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX



Fuente: elaboración propia a partir de Guillermo Banzato y Sol Lanteri, "Forjando la frontera. Políticas públicas y estrategias privadas en el Río de la Plata, 1780-1860", *Historia Agraria* 43 (2007): 435-458.

Lo anterior explica el interés de este artículo por estudiar la actividad económica en este puerto alternativo al de la ciudad de Buenos Aires entre 1830-1850<sup>5</sup>. Se busca poner de relieve, a partir del recurso a fuentes poco exploradas, las posibilidades que abrió la existencia del novel puerto para la realización de transacciones comerciales y cómo la

<sup>5</sup> No hemos incluido aquí el análisis de los años 1820, debido a la parquedad de la información documental hallada hasta el momento. Esperamos en trabajos posteriores cumplimentar el objetivo de extender nuestro análisis hasta dicha década.

actividad portuaria incentivó el despliegue de otras actividades económicas. También se indaga acerca de los problemas vinculados al orden y la consolidación de los derechos de propiedad sobre las mercancías circulantes. El examen de estos tópicos se realiza a partir de su contextualización en el proceso de construcción de un orden social en el mundo rural, que inscribía entre sus principales preocupaciones la regulación de las transacciones comerciales y la consolidación de los derechos de propiedad de las mercancías<sup>6</sup>. En referencia a este último aspecto, la constitución de un puerto alternativo en un punto de la campaña distante de la capital se mostró como un desafío para las posibilidades de control por parte de las autoridades provinciales. Se intentará pues dilucidar cuáles fueron los problemas que enfrentó el Gobierno —control de la evasión, el contrabando, entre otros— y de qué manera buscó controlarlos.

## **1. Los comienzos del *puerto del Salado***

En el contexto de la guerra contra Brasil, el llamado *puerto del Salado* se constituyó en un escenario comercial alternativo a la capital, en especial para la llegada de mercaderías de ultramar. Tanto fue así que el gobierno de la época habilitó la descarga mercante en la bahía Samborombón, debido a que, gracias a la presencia de naves imperiales en las aguas del Río de la Plata, resultaba casi imposible hacerlo en el puerto de Buenos Aires. Pero una vez finalizado el conflicto bélico, se dispuso, mediante decreto de octubre de 1828, que se desocuparan los puertos del Tuyú y del Salado, otrora autorizados: “Decreto prohibiendo la descarga de buques en los puertos del Salado y Tuyú: Art. 1- Queda sin efecto desde esta fecha el decreto que permitió la descarga de buques en los puertos del Salado y Tuyú [...] Prefíjase el término de 30 días, contados desde esta fecha, para que los expresados puertos sean desocupados enteramente por los buques que actualmente existen en ellos [...]”<sup>7</sup>.

- 6 Se han desarrollado estos aspectos en la tesis doctoral, a partir del estudio de caso del partido de Chascomús. Antonio Galarza, “Prácticas comerciales y fiscalidad sobre la circulación de mercancías en la campaña porteña. Un estudio de caso: Chascomús entre 1780-1850” (Doctorado Interuniversitario en Historia, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2012). Esta perspectiva está acorde con la propuesta de Congost acerca de la idea de una *construcción* de los derechos de propiedad en el sentido “liberal” del término a lo largo del siglo xix. Remitirse a: Rosa Congost, “De la idea de una propiedad absoluta a los derechos de propiedad como construcción social. Nuevos retos para los estudios históricos”, *Estudios del ISHIR* 1: 1 (2011): 71-81.
- 7 Pedro de Angelis, comp., *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835* (Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836), 954. Se agradece esta referencia a Julio Djenderedjian.

Sin embargo, la actividad en la Bahía y puntos cercanos no fue un evento episódico limitado a la coyuntura bélica. Algunos años después, por ejemplo en 1832, la guardia de Atalaya (Partido de Magdalena) fue escenario de otro enfrentamiento con naves de bandera francesa que, provenientes de Montevideo, atacaron la costa bonaerense. Así lo destacaba el Sargento Mayor del 6º regimiento de campaña:

“[...] en el día de la fecha, de 9 a 10 de la mañana, han atacado los franceses el Puerto de Atalaya, habiendo desembarcado los enemigos una fuerza como de seis-cientos hombres, que hacían fuego de artillería e infantería, el que fue contestado por el piquete a mi mando y últimamente por el auxilio de los 45 infantes de que di cuenta a v. e. Los franceses han cometido la misma infame barbarie incendiando 8 buques de los 21 que estaban en el puerto y destruyendo los efectos que había a bordo y en tierra [...]”<sup>8</sup>.

La refriega, conocida como *Batalla del Sauce*, muestra la continuidad de la existencia de actividad portuaria en otros puntos de la costa bonaerense, incluso en períodos de relativa paz. Pero fue de nuevo un bloqueo a la capital el que puso de manifiesto la importancia de los puertos alternativos existentes en la costa provincial<sup>9</sup>. El asedio ejercido por Francia entre 1838 y 1840 hizo mermar notoriamente las entradas y salidas de productos por intermedio de la ciudad de Buenos Aires, decayendo con fuerza los ingresos que percibía el fisco provincial por impuestos al comercio exterior. El principal renglón de exportación porteño —los cueros vacunos—, como se muestra en la tabla 1, presentó una drástica reducción durante el conflicto con el país galo, lo cual se tradujo en la casi total desaparición de las exportaciones de corambres, en 1839. Situación similar ocurrió durante el bloqueo anglo-francés entre 1845 y 1848, aunque la menor efectividad de la presión militar sobre el Río de la Plata se dejó entrever en las cifras exportadas durante dichos años, que descendieron respecto de los anteriores, pero que lejos estuvieron de desaparecer.

La efectividad del bloqueo francés de fines de la década del treinta se vio matizada por la actividad desplegada en diferentes puntos de la provincia, entre ellos en el llamado *puerto del Salado*. Contando ya con la experiencia de años anteriores, la constitución de la

8 “El sargento mayor graduado del 4 escuadrón del 6º regimiento de campaña al Coronel don Prudencio Rosas”, Magdalena, mayo 9 de 1832, en Andrés Calcagno, *Apuntaciones históricas sobre Magdalena* (La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1930).

9 Para apreciar el descenso de estos ingresos por comercio exterior, ver Túlio Halperín Donghi, *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino (1791-1850)* (Buenos Aires: Prometeo, 2005 [1982]), 245.

desembocadura del río Salado como alternativa al puerto de la capital bonaerense generó un dinamismo propio de terminales portuarias, que mostró el despliegue de actividades de carga, descarga y transporte de mercaderías. Prueba de esto lo constituyó la proliferación de medios de transporte (principalmente, carretas) que posibilitaban actuar en la eventual descarga de las embarcaciones que en aquella zona burlaban el bloqueo. El mayor volumen de circulación mercantil quedó graficado en el relato del Juez de Paz de Chascomús, quien hacia fines de noviembre de 1838 sostenía: “[...] El infrascripto Juez de Paz y Comisario, tiene la honra de dirigirse a v. e. y elevar a su conocimiento lo siguiente: Que en virtud de haber tenido noticia positiva de la existencia de algunos buques con carga en la Boca del Salado, como también una grande acumulación de carretas venidas de esa capital para el transporte de la carga [...]”<sup>10</sup>.

**Tabla 2.** Exportación de cueros vacunos por el puerto de Buenos Aires 1835-1850 (en unidades)

Años	Cueros vacunos exportados	Años	Cueros vacunos exportados
1835	534.213	1843	2.054.715
1836	622.702	1844	1.786.351
1837	823.635	1845	1.942.297
1838	355.993	1846	436.739
1839	8.501	1847	1.545.307
1840	83.779	1848	1.348.790
1841	2.340.638	1849	2.961.342
1842	1.399.471	1850	2.424.251

Fuente: Miguel Rosal y Roberto Schmit, “Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)”, *Boletín del Instituto Ravignani* 20 (1999): 80-81.

Un análisis sobre los impuestos que recaían sobre estos medios de transporte arroja como resultado un significativo aumento en su número en la zona circundante a la Bahía. Se observaba que mientras que entre en 1837 y 1838 apenas se registraron cinco carretas en los partidos cercanos a la desembocadura del Salado, por el contrario, en 1839 y 1840 los

10 Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina. Departamento Documentos Escritos, División Nacional. Fondo *Juzgados de Paz*, Sesión Juzgados de Paz Campaña, Serie Juzgado de Paz de Chascomús, Sala x, leg. 20-10-7, folio con fecha (f.) 1-xi-1838.

impuestos ilustran un aumento significativo en su número (108 y 75, respectivamente), sin duda alentado por la presencia de embarcaciones mercantes que fondeaban en el novel puerto<sup>11</sup>. Este impulso económico se expresó también en la existencia de galeras y coches utilizados para el transporte de personas, y en la aparición de dos departamentos de maderas en el partido de Chascomús, que seguramente abastecían de insumos a las embarcaciones que fondeaban en la Bahía<sup>12</sup>. Además, es probable que la presencia de naves con tripulaciones que necesitaban abastecerse de pertrechos haya incidido en el número de atahonas registradas en el mismo partido durante fines de los años treinta, tal como lo permiten apreciar los registros fiscales de la época. Así, por ejemplo, si hasta 1836 apenas existían registros de atahonas en Chascomús, en 1837 se registraron cuatro, en 1838 y 1839 se registraron tres y en 1840 dos<sup>13</sup>. Las atahonas se utilizaban para la molienda de la harina, insumo indispensable no sólo para las panaderías de la región, sino también para los bizcochos que componían buena parte de la dieta de los marineros<sup>14</sup>.

La “existencia de algunos buques con carga” se presentó como una positiva novedad para los partidos en torno al Salado. La fluida actividad mercantil se mostró además pasible de generar disturbios en la zona, principalmente a partir de la acumulación de carretas, que generó la preocupación de las autoridades. Tal como había ocurrido en tiempos de la guerra contra Brasil —cuando se asentó allí una batería militar—, se dispuso enviar una partida de milicianos para “evitar el desorden” en la desembocadura del río<sup>15</sup>. Sin embargo, las penurias por las que atravesaba el fisco porteño ante la abrupta caída del comercio externo llevaron a retrasar el respaldo con hombres y recursos a la decisión de las autoridades locales de efectivar el control sobre la zona. Ante la solicitud de Felipe Girado —Juez de paz de Chascomús en

11 Los partidos incluidos son Chascomús, Magdalena, Dolores y Monsalvo. Si bien también debe tenerse en cuenta la existencia de un mayor peso fiscal sobre estos medios de transporte, la amplia diferencia entre los valores es significativa. Lamentablemente, fruto de las exenciones impositivas de 1841 a los “fieles” al gobierno porteño en los levantamientos de 1839, las fuentes fiscales utilizadas pierden representatividad.

12 Estos establecimientos se dedicaban a la comercialización de maderas para diferentes usos: construcciones edilicias, embarcaciones, entre otros. Uno de ellos estaba a nombre de Baldomero Pereda, un empresario de la época que poseía también casas de comercio en Buenos Aires y en el pueblo de Chascomús. El otro estaba a cargo de Pedro Casteli, dueño además de una atahona, una tienda y una pulperia en el mismo pueblo. Ambos abrieron sus respectivos *Departamentos de maderas* en 1839. “Patentes de pulperia de campaña”, en AGN, Sección Contaduría Nacional, *Sala III*, legs. 33-7-19 (1839) y 33-7-20 (1840).

13 Las atahonas (o tahonas) consistían en molinos de harina cuya rueda era movilizada con caballería.

14 Sobre la importancia de los bizcochos en la dieta a bordo, así como las características de su producción, ver María Emilia Sandrín, *Bizcocheras, lancheros y demás... Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y bajos del complejo portuario rioplatense. 1735-1737* (Sarrebruck: Editorial Académica Española, 2011).

15 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala X*, leg. 20-10-7, f.1- xi-1838.

1838— para aprobar el envío de milicianos, desde la gobernación le contestaron: “[...] que es asertada la disposición de V., en cuya virtud es de su aprobación y que así puede continuar hasta que la partida seg<sup>n</sup> V. lo ha dispuesto, hasta q<sup>e</sup> vaya la fuerza de milicia que debe custodiar aquel punto, y la batería q<sup>e</sup> piensa s.E. colocar en la boca del Salado tan luego como tenga recursos pecuniarios p<sup>a</sup> estos gastos[...]"<sup>16</sup>.

También se contemplaban razones militares a la hora de asentar partidas de control en las desembocaduras de los ríos Samborombón y Salado. Una y otra se presentaban como potenciales puntos de desembarco de tropas, no sólo francesas sino también de algunas comandadas por Juan Lavalle, principal opositor al gobierno de Juan Manuel de Rosas, quien planeaba internarse en territorio provincial<sup>17</sup>. Debido a este riesgo, finalmente se asentaron las baterías para la supervisión de estos parajes, confirmando la constitución de este punto de la campaña como lugar de desembarco e incluso de abastecimiento de buques:

“[...] que el 30 y 31 de Agosto último embarcó el foragido unitario Juan Lavalle, en el Puerto de Martín García, una expedición militar compuesta de 600 a 700 hombres con destino de invadir probablemente por algun punto de la costa la Provincia, y como al territorio de este Partido corresponden los Puertos de los ríos Salado y Samborombón y podría suceder fuesen estos invadidos por un efecto de la frenética desesperación de aquel malvado, no obstante hallarse los indicados puntos defendidos por un destacamento militar [...] ha ordenado a todos los milicianos pasivos de su dependencia no puedan ausentarse de sus respectivos cuarteles, o del Partido [...]”<sup>18</sup>.

## **2. El puerto del Salado: comercio y problemas con los derechos de propiedad**

La constitución de la boca del Salado como punto de carga y descarga de embarcaciones había llegado para quedarse, pues continuó una vez finalizado el bloqueo francés, y se mantuvo durante las décadas siguientes. La cercanía que el puerto poseía respecto a las

16 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, Sala x, leg. 20-10-7, f.2-xi-1838. El tachado es original.

17 Sobre la coyuntura crítica de 1839 para el gobierno de Rosas y los problemas que debió enfrentar, puede consultarse Jorge Gelman, *Rosas bajo fuego. Los franceses, Lavalle y la rebelión de los estancieros* (Buenos Aires: Sudamericana, 2009).

18 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, Sala x, leg. 20-10-7, f.2- ix-1839.

estancias ganaderas del sur de la provincia posibilitó que se erigiera en un lugar privilegiado para el aprovisionamiento de las naves de guerra de la Escuadra de la Confederación Argentina. Un buen ejemplo de ello se detalla en julio de 1841, cuando Guillermo Brown se dirigió al Juez de Paz de Chascomús, Felipe Girado, solicitándole la entrega de carne para el consumo de las tropas a bordo:

“[...] Al Juez de Paz de Chascomús El comandante Gral. en Gefe de la Escuadra de la Confederación Argentina q<sup>e</sup> subscribe tiene el honor de dirigirse a V. para poner en su conocimiento q<sup>e</sup> necesitando de carne fresca para el consumo de la Escuadra Argentina de su mando, y con la suficiente autorización de Nuestro Ilustre Restaurador de las Leyes Brigadier General D<sup>n</sup> Juan Manuel de Rosas, para ocurrir a V. por las reses q<sup>e</sup> necesite p<sup>a</sup> dicho objeto pide a V. por el presente q<sup>e</sup> entregue al Comandante de la Goleta de Guerra Libertad Teniente D<sup>n</sup> José María Cordero, veinte reses a la mayor brevedad posible, facilitándole al mismo tiempo la comodidad en el embarque [...]”<sup>19</sup>.

El abastecimiento de carne a la tripulación de la Escuadra naval también se vio facilitado por las medidas que el gobierno provincial implementó luego de la insurrección de los “libres del sud”, en 1839. La confiscación de bienes y propiedades a los rebeldes posibilitó que una variada gama de gastos del Estado se cubrieran con la producción de los establecimientos embargados<sup>20</sup>. El ejemplo por antonomasia de esta situación lo constituyó el abastecimiento de carne y caballos para las tropas provinciales. Criados y faenados en las estancias de los partidos del sur (Chascomús y Dolores), eran luego enviados a los cantones donde se asentaba el Ejército y a los navíos a cargo del almirante Brown. El incentivo a la producción pecuaria que representaba la existencia del Cantón del Salado, las milicias de campaña y la división del Ejército allí establecida era significativo. Según las palabras del Juez de Paz de Chascomús, José Antonio Linera, se habían reunido unos 4.147 cueros como resultado del consumo de reses de las tropas asentadas en la zona, lo que significaba un promedio mensual superior al millar de unidades en 1841:

19 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, Sala x, leg. 20-10-7, f.20-vi-1841.

20 Sobre este tema, consultar Guillermo Banzato, “Las confiscaciones y embargos de Rosas en Chascomús, 1840-1850”, *Cuadernos del PIEA* 15 (2001): 5-32; Jorge Gelman y María Inés Schroeder, “Juan Manuel de Rosas contra los estancieros: los embargos a los ‘unitarios’ de la campaña de Buenos Aires”, *Hispanic American Historical Review* 83: 3 (2003): 487-520. Sobre el levantamiento, ver el texto ya citado de Jorge Gelman, *Rosas bajo fuego*.

“[...] que habiendo hecho entrega al rematador Dn José Portuguéz de todos los cueros existentes procedentes del consumo de la División del nº 6, Cantón del Salado, Milicia Pasiva y familia hasta el día 5 de octubre último en q<sup>e</sup> se presentó a recibirlos, y transcurrido hasta hoy cerca de un trimestre [...] resulta q<sup>e</sup> existen cuatro mil ciento cuarenta y siete cueros en buena condición y estado, correspondientes 3286 a la División del nº 6, 180 al cantón del Salado y 681 a la milicia pasiva en servicio activo y familias [...]”<sup>21</sup>.

El dinamismo que la actividad portuaria imprimió a la región se puso de manifiesto nuevamente —y con mayor énfasis— durante el asedio emprendido por las tropas anglo-francesas a partir de 1845. Bajo el nuevo bloqueo, las actividades en el flamante puerto del Salado generaron nuevas oportunidades para realizar negocios y transacciones, con la consecuente necesidad de supervisión por parte de las autoridades a fin de evitar conflictos, evasión y contrabando, tal como había ocurrido durante el bloqueo de los años treinta. El control de las operaciones vinculadas a la carga y descarga de buques recayó en los jefes militares de las tropas asentadas en la desembocadura del río. Debido a los pocos recursos navieros que poseía la provincia —en su mayoría naves de combate—, se debieron utilizar embarcaciones de particulares para el control y guía de los barcos que transportaban mercaderías. Esta situación fue más que beneficiosa para uno de los comerciantes que actuaba en la zona: Don Bartolo (o Bartolomé) Bossi<sup>22</sup>. Este comerciante, dueño de una ballenera y otras embarcaciones mercantes, ofreció al “Jefe de la Barra del Salado” trasladar al oficial práctico que debía guiar las embarcaciones que fondeaban en la desembocadura del río. El relato del coronel Joaquín Hidalgo, a cargo de la batería del Salado, permite apreciar cómo se practicaban las entradas de los buques:

---

21 Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA), La Plata-Argentina, Fondo *Juzgado de Paz*, Sección Juzgado de Paz de Chascomús, leg. 39-2-14, folio con fecha (f.) 30-i-18530. Es probable que el referido “José Portuguéz” fuera José Coelho de Meyrelles, reconocido comerciante y empresario que, como se verá más adelante, también tenía intereses en la zona.

22 Bartolomé Bossi era un marino de origen italiano que a los 20 años de edad llegó al Río de la Plata. Durante muchos años fue práctico y luego capitán de diversas embarcaciones a vela que realizaban la carrera entre Buenos Aires y Montevideo. Fue también comisionado por el Gobierno del Brasil para estudiar la región del Mato Grosso, a la que realizó un viaje fruto del cual publicó el libro *Viage pintoresco por los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo, Cuyabá y el Arino tributario del grande Amazonas; con la descripción de la provincia de Mato Grosso bajo su aspecto físico, geográfico, mineralógico y sus producciones naturales* (París: Librería Parisiense, 1863). Sobre su biografía, se ha consultado en “Cias. de Navegación Rioplatense. Bartolomé Bossi”, *Historia y Arqueología Marítima*, <<http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantesArgAnt/BartolomeBossi.htm>>.

“[...] a los oficiales de la Batería les hice conocer el canal, sondas y determinar los rumbos a que corre la entrada, y salida del Río Salado, éste servicio fue hecho con las embarcaciones de Don Bartolo Bossi, y el mismo en persona me ayudó, ninguno de los buques que aquí han arribado conocen la Barra del Río Salado, porque se llevan tres cuatro días bordeando Norte y Sur, en demanda de la Barra y ninguno puede arribar a ella, y todos baran, por supuesto quedan expuestos en esta posición a que el enemigo se apodere de ellos, o les pegue fuego, sin que yo pueda hacer en su beneficio nada que proiva la captura, o el incendio, y para evitar este paso he convenido con Don Bartolo Bossi quien tiene Ballenera de su propiedad tripuladas por su cuenta y mención, para que a las cuatro o cinco millas de distancia del Puerto donde se avista sin peligro de barar cualquier Buque, tripule su Ballenera al mando de un oficial de la Batería Práctico del Río que les haga señal que den fondo, con el objeto de que no varen y para demarcarles que esa es la Barra del Río que ninguno conoce [...]”<sup>23</sup>.

Si bien Bossi no recibía dinero alguno de las autoridades por trasladar al oficial “práctico”, sí había acordado un arancel de nueve pesos fuertes que cobraba a las embarcaciones particulares por prestar el servicio de guía, y de esta forma evitar que los buques encallaran por desconocer la desembocadura del río. Una vez que los barcos se introducían por la boca del Salado, ayudados por las señales del oficial a bordo de la ballenera de Bossi, los capitanes de las embarcaciones solicitaban el servicio de un práctico que los guiara para remontar el curso del río y fondear en un lugar seguro. Según el coronel a cargo del puerto, los capitanes de los barcos mercantes le ofrecían ingentes cantidades de dinero para que pusiera a su disposición un oficial que los guiase en la navegación. Aunque esta labor se realizaba de manera gratuita, Hidalgo sostenía que al recurrir a la ballenera de Bossi para el traslado del oficial que guiaba los buques, aquél tenía derecho a percibir un arancel<sup>24</sup>.

La tripulación de Bossi prestaba servicios además remolcando buques, transportando a espías de la guarnición militar y llevando a cabo la carga y descarga de las mercancías que trasladaban los navíos, actuando como flete: “[...] los capitanes de los Buques mercantes ruegan al S<sup>or</sup> Bossi les flete sus balleneras y tripulaciones, para con este auxilio

23 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.23-IV-1846. Énfasis del autor.

24 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.24-IV-1846.

cargar y alijar un Buque a la mayor brevedad”<sup>25</sup>. Pero no sólo percibía dinero de los particulares, sino que también se había visto beneficiado por el comandante, quien le había conferido el negocio de la venta de carne a los buques. Esta actividad originó la denuncia por parte del capitán del Puerto de Buenos Aires, Pedro Gimeno, quien alertó a las autoridades provinciales sobre los desórdenes que estaba causando la faena de animales para el consumo del cantón del Salado y de las tripulaciones que allí se abastecían de pertrechos: “[...] las reses que consumiera la tropa del cantón en la boca del Salado se han estado tomando arbitrariamente con el mayor escándalo, atropellándose las propiedades y procediéndose así con desorden brutal, cuyo modo de robar y atacar la propiedad, ni aun en tiempos de una extraordinaria licencia y desenfreno puede tolerarse [...]”<sup>26</sup>. La preocupación por el respeto de la propiedad del ganado era una constante para los diferentes gobiernos del período, que buscaban poner límite a prácticas consuetudinarias como el abigeato y la apropiación directa que mantenían plena vigencia en la campaña durante las décadas en cuestión<sup>27</sup>.

El problema residía en que las reses que consumía la tropa acantonada en el Salado, así como las destinadas al consumo de las tripulaciones de diferentes embarcaciones, eran faenadas por los propios milicianos, quienes obtenían a cambio de sus labores veinte pesos en moneda corriente. Los milicianos vendían la carne a Bossi por el precio convenido —o su equivalente en raciones de yerba, tabaco y sal—, quien finalmente la comercializaba con los buques que llegaban hasta la barra del Salado. El coronel Hidalgo señalaba que en virtud de los escasos recursos con los que contaba, conseguía los bienes con que pagaba a los milicianos a través de la venta de los cueros de los animales faenados, comprados por el propio Bossi a razón de cuarenta pesos la pesada. Es decir que para este comerciante el bloqueo representaba una buena oportunidad para hacer negocios: empleaba su ballenera como guía de las embarcaciones, hacía fletes, vendía carne a las tripulaciones de los barcos, así como yerba, tabaco y sal a las tropas acantonadas en la Bahía, al tiempo que compraba los cueros de los animales consumidos por las milicias. Como se verá más adelante, estos cueros los comercializaba en el mismo puerto, incluso contraviniendo algunas disposiciones gubernamentales.

25 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.24-iv-1846.

26 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.28-v-1846.

27 El problema del respeto por los derechos de propiedad de las mercancías se ha desarrollado en Antonio Galarza, “Prácticas comerciales y fiscalidad sobre la circulación”, 307-408.

Fruto de la denuncia de este negocio y de los desórdenes generados por sus milicianos, el comandante de la guarnición del Salado fue interrogado por las autoridades de la capital. El capitán Pedro Gimeno sumó además la sospecha de que el propio Hidalgo obligaba a los buques a comprar carne para sus tripulantes en aquel punto —con la subyacente suspicacia de beneficiar los negocios de Bossi—. En su declaración, el comandante detaillaba cómo, ante la penuria de recursos, había organizado la comercialización de las reses para el consumo de las tropas empleando a los pocos milicianos con los que contaba y que usaban sus propios caballos en las faenas:

“[...] contemplo inmediatamente a los ocho milicianos y al dho Teniente Sarate que con sus manadas y tropillas hacen el ejercicio de carnear diariamente y les doy una libra de yerba cada semana una cuarta de tabaco y sal *que para esto he hecho uso de los cueros del abasto que D. Bartolo Bossi me da el tabaco y la yerba por el mismo valor de la fatura del Brasil y me paga la pesada de cueros a cuarenta pesos* unica acción generosa que he notado en todos los capitanes y encargados que arriban en este punto, porque quieren pagar los cueros al mas bajo precio y he pagado la arroba de tabaco al Señor Casares a trescientos cincuenta pesos [...]”<sup>28</sup>.

Además, y en respuesta a los supuestos desórdenes generados en las faenas de ganado, puso de relieve el cuidado que había encargado a los milicianos para la extracción de reses que se destinaban al abasto de las embarcaciones. Según su declaración, había ordenado que los animales recogidos fueran preferentemente sin marcas (sin dueño conocido), y en el caso de poseerlas, sus soldados debían restituir los cueros al propietario:

“[...] cada vez que vayan a carnear con sus caballos con destino de abastecer a los Buques mercantes *carnearan animales de marca desconocida que en este rincon hay algunos y que la carne la entregaran a D. Bartolo Bossi por 20 pesos, mutua recompensación del trabajo de ellos y de sus caballos* y cuando el animal carneado es de marca conocida devuelban el cuero a su dueño o propietario de este modo los tengo sugeto a todos los trabajos que esijo de ellos sin violencia, y socorro a los Buques que necesitan de este artículo que de ninguna otra parte pueden obtenerlo como llebo dicho, *me parece que no es un sacrificio para un capitán de Buques el pagar cinco pesos por un cuarto de carne cuando ellos ruegan que se le vendan y para que lo tengan disponible a su voluntad he encargado al señor Bossi corra con este negocio [...]*”<sup>29</sup>.

28 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.23-iv-1846. Énfasis del autor.

29 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.23-iv-1846. Énfasis del autor.

Finalmente, desde la capital se dio orden a Hidalgo para que nombrase un reemplazo al frente del puerto, y se dirigiera a la ciudad a tomar instrucciones. La nota enviada al Juez de Paz era clara respecto a la necesidad de terminar con el circuito que había establecido el propio Coronel para la comercialización de las reses, y ponía en manos del Juez del partido la responsabilidad de ordenar las faenas y extracciones de animales: “Que de este espantoso desorden es V. el principal culpante con que al Juez de Paz del Partido que ha debido hacer entregar esas reses en el orden que corresponde, y que en su virtud s.e. lo apercibe y le previene que en adelante cuide que las reses q consume la fuerza acantonada en la Boca del Salado se entreguen al Comandante en orden”<sup>30</sup>. Luego de estos sucesos, el Alcalde de cuartel, José Casagemas —que actuaba como comisionado de la supervisión de la carga y descarga de los buques desde el año anterior—, incautó una partida de doscientas nueve arrobas de cueros de nutria que el propio Bartolo Bossi intentaba comercializar sin el correspondiente permiso de la Colecturía provincial. La extracción de estos cueros había sido prohibida por el Gobierno en 1842, en parte para remediar la escasez de peones en la campaña, dado que era una actividad que permitía obtener recursos alternativos al empleo en las estancias<sup>31</sup>.

Los cueros incautados, provenientes del partido de Dolores, habían sido presentados ante Casagemas con una guía falsa que los autorizaba a comercializar como si se tratara de “cerda”. El alcalde embargó la partida, ante lo cual Bossi presentó una autorización de la Colecturía que al parecer lo habilitaba a vender esa mercadería. Sin embargo, al ser consultadas las autoridades por el Juez de Paz sobre cómo proceder ante la situación, el dictamen fue más que claro sobre el respeto que debía guardarse al decreto de 1842, y ordenaron enviar las pieles a la Aduana en la ciudad de Buenos Aires para que fueran vendidas en remate público: “[...] que el permiso de la Aduana nunca puede ser para autorizar la infracción de los decretos vigentes, ni crímenes de ninguna naturaleza, y se le ordena a Dho Juez de Paz, que los cueros de nutria mencionados los remita a esta ciudad a la Aduana al colector general, al que se le comunicará este decreto para que los reciba, y proceda a su venta en público remate, permitiendo su exportación al que los comprase, pagando los derechos correspondientes”<sup>32</sup>.

30 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.28-v-1846.

31 “Decreto del 1-viii-1842”, en *Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires* (Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1842), 16.

32 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.5-viii-1846.

Este caso muestra la oportunidad del ahorro de transporte que presentaba a las producciones de la región—en este caso, Dolores—la posibilidad de colocar las mercaderías sin necesidad de trasladarlas hacia la capital provincial. Asimismo, pone en evidencia las dificultades que el Gobierno enfrentaba en el control de las transacciones comerciales que se efectuaban en este paraje. La utilización de cueros de nutria era una actividad cuyos orígenes en la región pampeana se remontan al período prehispánico, y su importancia se mantuvo durante todo el período colonial y el siglo XIX<sup>33</sup>. Este producto tenía una diversidad de utilidades, entre las cuales la principal era la confección de prendas de vestir, como sombreros y ropas de abrigo. En los primeros años del siglo XIX los cueros de coipo se habían convertido en una mercancía que circulaba desde Buenos Aires hacia Europa y Norteamérica<sup>34</sup>. La importancia de estas pieles era regionalmente variada; no sólo se producían en el sur de la campaña porteña sino también en el nordeste de la misma y en distintas zonas de Santa Fe, desde donde eran enviadas a los mercados de ultramar a través del puerto de Buenos Aires<sup>35</sup>. Según explica Eric Wolf, el comercio de pieles se había tornado, ya antes del siglo XIX, en un fenómeno mundial que había conectado a diferentes poblaciones nativas americanas con los europeos, operando modificaciones económicas y culturales en los distintos grupos participantes en los intercambios<sup>36</sup>.

No fue la única oportunidad en que un comerciante pretendió embarcar este tipo de cueros a través de buques fondeados en el puerto del Salado. Al lusitano Coelho de Meyrelles también le fue incautada una partida de pieles de nutria que pretendía exportar. Sin embargo, a diferencia del caso anterior, el ministro de Hacienda Insiarte aprobó la transacción, debido a que el portugués poseía boletos de la Aduana para comercializar la partida en cuestión, y, al parecer, ésta no era originada en faenas ilegales. Si bien el Gobierno había prohibido la matanza de nutrias por las razones expuestas, permitía la

33 El *Myocastor coypus* es un roedor acuático que habita diferentes lagos y lagunas de Sudamérica. Es comúnmente conocido como coipo o nutria, nombres que utilizamos aquí indistintamente. “En sitios arqueológicos del partido de Chascomús, el coipo fue una parte muy importante de la dieta de los cazadores recolectores pescadores, sumado a la explotación de peces, aves y cérvidos. La misma situación se repite en los sitios arqueológicos del nordeste bonaerense, por ejemplo Río Luján y Cañada Honda y en otros del Humedal del Paraná inferior”. Paula Ecosteguy y Virginia Salerno, “La caza del coipo. Su importancia económica y social desde momentos prehispánicos hasta la actualidad”, *Anales de Arqueología y Etnología* 63-64 (2008-2009): 292.

34 Miguel Ángel Palermo, “Cueros y más cueros. Ficha antropológica”, *Fauna Argentina* 20 (1983): 23-26. [El número 20 de *Fauna Argentina* estuvo dedicado al coipo].

35 Para una estimación de la salida de estos cueros, consultar Miguel Rosal y Roberto Schmit, *Del reformismo colonial*, 69-109.

36 Eric Wolf, *Europa y la gente sin historia* (Méjico: FCE, 1985), 196-239.

exportación de los cueros provenientes de otras provincias, algo que el Ministro manifestó explícitamente al Juez de Paz de Chascomús, dejando en claro además el poco respeto que se había tenido a la normativa hasta entonces:

“[...] que el decreto vigente [...] no priva que se exporten los cueros procedentes de las demás provincias de la Confederación; y que por ello naturalmente no manda que el Colector General deje de permitir la exportación Que no por esto es acertado ni conforme que el Colector haya dado permiso para embarcar y exportar sin previa consulta al Gobierno, cueros de nutria en puntos en que pueden ser de los que se hayan faenado con infracción de aquel decreto, ni para los que aunque estén en esta Ciudad puedan considerarse de procedencia sospechosa, tanto más cuando ha sido tan notoria como atrevidamente escandalosa la violación que se ha estado haciendo del Decreto mencionado [...]”<sup>37</sup>.

Los casos señalados permiten apreciar cómo los bloqueos portuarios supusieron que varias de las actividades comerciales hasta entonces desarrolladas en Buenos Aires comenzaran a tener lugar también en la boca del río Salado<sup>38</sup>. Esta situación, inaugurada con el bloqueo brasileño de la década del veinte, se mantuvo en los años posteriores, especialmente durante el bloqueo francés de 1838-1840 y el anglo-francés de 1845-1848. No obstante, una vez concluido este conflicto, las actividades continuaron, y de ello informan las fuentes del Juzgado de Paz de Chascomús. En ellas se detallan los aforos cobrados a algunas embarcaciones provenientes de Montevideo a principios de los años cincuenta, consistentes en un 12% sobre la valuación estimada del volumen comerciado<sup>39</sup>.

Los expedientes de aforo realizados en el *puerto del Salado* muestran además la vinculación de éste con el de Buenos Aires, y especialmente con el de Montevideo, desde los cuales se obtenían mercancías. Asimismo, se destaca la presencia de buques mercantes no sólo de bandera argentina y uruguaya sino también brasileña (ver anexo 1). Cabe señalar que las mercancías ingresadas, en su mayoría consignadas por individuos de los

37 AGN, *Juzgados de Paz*, Juzgados de Paz Campaña, Juzgado de Paz de Chascomús, *Sala x*, leg. 20-10-7, f.7-viii-1846. Énfasis del autor.

38 Es probable también que el comercio interétnico haya tenido cierta gravitación sobre las transacciones efectuadas en el novel puerto, aunque hasta el momento no se hayan encontrado indicios que puedan confirmarlo. Sobre el comercio en la frontera, Silvia Ratto, *La frontera bonaerense (1810-1828). Espacio de conflicto, negociación y convivencia* (La Plata: Archivo Histórico “Ricardo Levene”, 2003).

39 Ver: AHPBA, *Juzgado de Paz*, Juzgado de Paz de Chascomús, leg.39-2-14, f.16-iv-1853. Aunque luego el comisionado José Casagemas realizó nuevamente el aforo y aumentó los derechos de \$4.839 a \$7.900 sobre un total de mercadería con un valor de \$ 40.329.

partidos circundantes a Samborombón (Chascomús y Dolores), eran bienes de consumo variados. Así lo relatan algunos testimonios de los años setenta del siglo XIX, donde se describe la continuidad de entrada de buques por la región del Samborombón (en Ajó, cercano a la desembocadura del Salado) y de los vínculos con Montevideo:

“Cuando el Venturoso y Grande Americano Juan Manuelito Rosas o Rosado se declaró amigo de Dios y enemigo de los hombres y fusiló a algunos súbditos franceses en el año 38, el Gobierno francés no se conformó con sus hechos y mandó bloquear nuestros puertos, desde el Cabo San Antonio al norte, era a más de riesgosa la entrada de Buques. Sólo el Ajó fue el que franqueó su puerta a muchos buques que descargaban a plancha artículos de almacén y tienda; el primer buque introductor fue una goleta de un señor Pedevilla cargado con artículos de almacén por cuenta de los señores Lima y Monteiro, comerciantes de la plaza de Montevideo. Después de esa goleta, el arribo de buques fue sucesivo [...] y otros varios dueños y patrones de buques que tienen esta carrera transportando frutos de campo a esa Capital y retornando con artículos de ultramar”<sup>40</sup>.

Ahora bien, para 1857, y en el marco de grandes inundaciones que anegaron extensas superficies de campo en Buenos Aires, el río Salado fue testigo de una nueva apuesta de navegación mercantil. Varias embarcaciones a vela, y hasta algunas a vapor, lograron remontar el curso del río gracias a que las fuertes lluvias aumentaron el caudal del Salado<sup>41</sup>. La empresa *Aspiazú y Cía.* logró, en mayo de aquel año, la aprobación de la Cámara de Representantes para realizar la navegación a vapor desde el puerto de la capital hasta la desembocadura del Salado y por su interior. Con la intención de comerciar efectos en Dolores y Chascomús, así como de embarcar la producción local hacia el exterior, algunos pailebotes y balleneras incursionaron río arriba, llegando el vapor *Río Salado del sud* incluso hasta la laguna de Chascomús<sup>42</sup>. Pese al furor que por entonces generó en la prensa local y en buena parte de la población de la zona, la posibilidad de remontar el río hasta el interior de la provincia duró hasta que las

40 Isidoro Fulcos, ca. 1871, citado en Roberto Cova, *Pedro Luro. Un pionero de la Pampa* (Mar del Plata: Municipalidad de General Pueyrredón, 1966), 296 y ss. Se agradece al Dr. José Mateo esta referencia.

41 Carlos Moncaut, *Biografía del Salado* (La Plata: s/e., 1970) [Edición del autor], y *Viaje del vapor “Río Salado del sud” de Buenos Aires a Chascomús en 1857* (La Plata: s/e., 1957) [Edición del autor].

42 En los diarios de la época (como *La Tribuna* y *El Nacional*) pueden verse los anuncios de los emprendimientos comerciales, tales como los de las goletas *Clorinda* y *Protectora*, junto al vapor *Yerba* y algunas embarcaciones menores que partieron, en el mes de julio, desde el puerto de la capital a comerciar en el Salado. Remitirse a Carlos Moncaut, *Biografía del Salado*, 64 y ss.

aguas bajaron nuevamente, dando por terminado el proyecto de la compañía Aspiazú y liquidándose sus bienes<sup>43</sup>.

Más allá de estos frustrados proyectos, la navegación comercial en torno a la desembocadura del río se mantuvo en años posteriores, puesto que para 1858, el *Manual de la navegación del Río de la Plata*, escrito por Alcide Boucart, destacaba la existencia del puerto y de fábricas de ladrillos en sus inmediaciones. Sin duda, la zona cercana al puerto era un punto destacado para llevar a cabo la producción de ladrillos y cargarlos en las embarcaciones, reduciendo el costo del flete terrestre:

“Después de haber dado un buen resguardo a la parte SE. del banco de Punta de Piedras, y cuando se llegue al S. de él, puede un buque atracarse a la costa a distancia de 5 a 8 millas, según sean sus dimensiones, a la altura de la boca del Salado [...] al S. del río y a la distancia de 5 millas de su boca, hay una eminencia cubierta de árboles, llamada Monte Rosas, cuya parte superior llegará tal vez a 9 metros (32 pies) sobre el mismo nivel. Otro objeto, cuya apariencia se hace actualmente notable, es una fábrica de ladrillos de color rojo, alta de 6 metros sobre la costa, a 2 ½ millas al sso de la embocadura del río [...]”<sup>44</sup>.

El autor del *Manual* indicaba que, debido a las características geográficas de la entrada del río, sólo era apto para embarcaciones de poco calado, e incluso a veces era muy difícil el acceso. Señalaba también que por fuera de su desembocadura, se hallaba un buen fondeadero para barcos pequeños, de ocho o nueve pies de agua en bajamar<sup>45</sup>. Así, pues, estos testimonios dejan entrever cómo el puerto del Salado se mantuvo en actividad al menos hasta fines de 1850, completando así un cuarto de siglo de funcionamiento, alentado por los conflictos bélicos y los bloqueos portuarios suscitados en el Río de la Plata.

43 En el diario *El Nacional* salió publicado durante 1858 un aviso con la liquidación de bienes de la compañía: “Se venden los artículos siguientes depositados en la costa del Río Salado, en el ‘paso del callejón’, por liquidación de negocio: vigas y tirantes de pino Tea y Rusia, como para galpones y corrales, 1.200 cartones-piedra de una vara cuadrada, lo mejor conocido para techos, y 5 carros con rodados altos con todos sus arreos correspondientes [...] El que se interese por todo o por parte de estas existencias, ocurra a la calle Balcarce N° 5 de las 10 en adelante, escritorio de Aspiazú y Cía”, citado en Carlos Moncaut, *Biografía del Salado*, 71.

44 Alcide Boucart, *Manual de la navegación del Río de la Plata* (Madrid: Imprenta Fortanet, 1858), 87. Se agradece Dr. Julio Djenderedjian por esta referencia.

45 Alcide Boucart, *Manual de la navegación*, 87.

## Consideraciones finales

El hilo conductor del presente artículo lo constituyó el estudio de la conformación en la desembocadura del río Salado de un puerto alternativo al de la ciudad de Buenos Aires, que tuvo lugar a partir de los bloqueos entre las décadas de 1820-1840. En relación con este eje, se abordaron aspectos vinculados a cómo se benefició la economía de la región circundante de las actividades portuarias que comenzaron a desarrollarse en la bahía de Samborombón. En una segunda instancia, se estudian algunas de las problemáticas que presentó la constitución de este puerto para las autoridades locales y provinciales.

Si bien este puerto alternativo en la costa sur de la provincia emergió con los bloqueos, perduró en los años en que se normalizó la actividad en la capital provincial, tal como pudo observarse a partir del análisis presentado. Este puerto dejó en evidencia cómo varios puntos de la costa bonaerense operaron como fondeaderos —Atalaya, Tuyú, bahía de Samborombón— y funcionaron de manera complementaria al puerto de la ciudad capital. En la “barra del Salado” se desarrollaron entonces nuevas actividades, propias de una terminal portuaria: carga y descarga de mercancías, transporte en carretas y aprovisionamiento de embarcaciones. La presencia de navíos, según pudo observarse, pareció incidir también en el fomento de actividades vinculadas a las necesidades de los buques —venta de maderas para las embarcaciones y de harina para fabricar provisiones—, como lo muestran los registros fiscales que ilustran la existencia de atahonas y establecimientos nuevos dedicados a la venta de maderas en la región circundante al novel puerto.

A partir del bloqueo francés, el puerto del Salado se transformó además en punto de aprovisionamiento de carne vacuna para las embarcaciones que respondían al mando del almirante Brown; situación que se mantuvo durante los años cuarenta, incluso una vez finalizados los enfrentamientos con el país galo. Durante el bloqueo anglo-francés de mediados de la década, se destacó la exportación de cueros de nutria —y seguramente, también vacunos—. Junto a ello, se pudo constatar que navíos mercantes —incluso de bandera inglesa— atracaban en las costas de la Bahía a fin de colocar productos para comercializar en la campaña bonaerense, burlando de esta forma el bloqueo efectuado sobre la capital.

Para la década de 1850, se tuvo la oportunidad de analizar el ingreso de navíos al puerto del Salado desde Buenos Aires y Montevideo, confirmando la continuidad de actividades, incluso en tiempos de relativa paz. Junto a las autoridades locales, un comisionado de la Aduana de la capital realizaba el cobro de los aforos correspondientes a las mercancías introducidas por barcos de bandera argentina, uruguaya y brasileña, lo

que habla de una organización más compleja del puerto respecto de los años anteriores. La información analizada permite asegurar igualmente que bienes de consumo popular, tales como aguardiente, yerba, tabaco, azúcar y vinos, entre otros productos, constituyan la mayor parte de los cargamentos que ingresaban a la provincia a través de este puerto. Pero la importancia de la desembocadura del Salado como vía de entrada para el comercio fluvial se mostró en particular durante 1857. Fruto en gran medida de fuertes lluvias que produjeron inundaciones en el territorio bonaerense, el río Salado se volvió temporalmente navegable para embarcaciones de mayor calado, lo que permitió que algunas balleneras, pailebotes, e incluso un par de naves a vapor, incursionaran en el mismo. La experiencia, si bien breve, mostró la importancia que el puerto mantuvo durante esos años como vía de entrada al comercio de importación-exportación.

Por otra parte, la actividad portuaria no sólo presentó posibilidades para algunos comerciantes que, como en el caso analizado de Bossi, podían obtener beneficios al alquilar su ballenera, comercializar carne, cueros y gestionar la carga y descarga de mercancías, sino que también presentó inconvenientes para las autoridades. La dinámica portuaria sin duda generó la presencia de peones empleados en la carga y descarga, y en el transporte (la acumulación de carretas lo confirma), así como seguramente de un sinnúmero de gentes y actividades, de los cuales las fuentes difícilmente pueden informar —marginales, polizones en los navíos, entre otros—. No obstante, a partir de los documentos examinados se han podido constatar las dificultades para el fisco de controlar las transacciones comerciales, como también el escollo que significaba para las autoridades la continuidad de prácticas consuetudinarias como el abigeato y la apropiación directa de animales y cueros (difíciles de erradicar, incluso dentro de las filas de la milicia). En tal sentido, el respeto por los derechos de propiedad de los animales que se faenaban para el abasto de embarcaciones y tropas instaladas en la región se mostró como una preocupación destacada en la agenda de las autoridades locales.

Para finalizar, es preciso subrayar que este aspecto de la historia de la provincia de Buenos Aires —la actividad en puertos alternativos al de la capital durante los bloqueos— permite matizar los efectos negativos que tuvieron los conflictos bélicos sobre la economía porteña en su conjunto. También contribuye a poner de relieve algunas de las formas en que la sociedad del período se adaptó a estas críticas coyunturas. El dinamismo presente en la región circundante a la desembocadura del Salado es una muestra elocuente de las posibilidades que generaron los bloqueos sobre el puerto de la capital en otros espacios de la provincia, facilitando la entrada y salida de mercancías y volviendo aún más difícil el control de las autoridades sobre la dinámica mercantil y las prácticas consideradas ilegales.

**Anexo 1.** Embarcaciones aforadas en el Puerto del Salado (enero-abril de 1853)

Tipo y nombre	Origen	Bandera	Arribo	Tipo de mercancías	Monto comerciado	Consignatarios
Queche <i>Pepito Solo</i>	Buenos Aires	Nacional	30-Ene	No especifica		Antonio Ríos
Queche <i>Camilo</i>	Buenos Aires	Nacional	01-Feb	No especifica		Manuel Lavié
Pailebot <i>Pío Nono</i>	Buenos Aires	Nacional	03-Feb	No especifica		Manuel Lavié
Pailebot <i>Mercedes</i>		Nacional	12-Feb	Azúcar, tabaco, ginebra, papel	\$ 52.248	Juan Bautista Iriarte
Pailebot <i>Margarita</i>	Montevideo	Uruguay	25-Feb	150 barricas de harina	\$ 37.500	Montero y Arteaga
Pailebot <i>Río Salado</i>	Montevideo	Nacional	27-Feb	Tabaco, papel, harina	\$ 65.845	Zubelso y Duarme
Goleta <i>Río Salado</i>	Montevideo	Nacional	28-Feb	150 barricas de harina	\$ 37.500	Montero y Arteaga
Ballenera <i>Luisito</i>	Montevideo	Uruguay	14-Mar	Galletas, tabaco paraguayo, té, canela	\$ 52.611	Antonio Zubelso
Goleta <i>Espadarte</i>	Montevideo	Brasil	14-Mar	Bebidas, yerba, galleta, fideos, arroz	\$ 93.725	Manuel Goñi
Bergantín Goleta <i>Hidra</i>	Montevideo	Uruguay	14-Mar	Vino, yerba, sal, ginebra	\$ 184.280	José Barbosa
Pailebot <i>Mercedes</i>		Nacional	16-Mar	Yerba Paraguay, azúcar, ginebra, aceite	\$ 65.486	Juan Bautista Iriarte
Pailebot <i>Presidente Giró</i>	Montevideo	Uruguay	28-Mar	Bebidas, tabaco, yerba, galleta, arroz	\$ 49.926	Juan Basavilbaso
Goleta <i>Luisa</i>		Nacional	28-Mar	Café, yerba, tabaco, bebidas	\$ 96.260	Santiago Lavié
Goleta <i>Enrique</i>		Nacional	28-Mar	Harina, sal, bebidas	\$ 114.285	José Blanco Casarriga
Queche <i>Juanito</i>	Montevideo	Uruguay	28-Mar	Harina, yerba, tabaco, ginebra, vino	\$ 89.255	José Barbosa
Queche <i>Manuelita</i>	Montevideo	Uruguay	16-Abr	Sal, yerba, arroz, aguardiente, caña	\$ 48.528	Manuel Sabino
Queche <i>Manuelita</i>	Montevideo	Uruguay	16-Abr	Rollos de tabaco	\$ 3.640	Cesario Ganetto
No especifica				Yerba, alimentos, bebidas, papel	\$ 40.327	Antonio Zubelso

Fuente: elaboración propia a partir de: AHPBA, *Juzgado de Paz*, Juzgado de Paz de Chascomús leg. 39-2-14, f.30-1-1853, al f.16-iv-1853.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

#### Archivo:

Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina. Fondo *Juzgados de Paz*, Sección Juzgados de Paz Campaña; Sección Contaduría Nacional.

Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA), La Plata-Argentina. Fondo *Juzgado de Paz*, Sección Juzgado de Paz de Chascomús.

#### Documentación primaria impresa:

Angelis, Pedro de, compilador. *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836.

Bossi, Bartolomé. *Viage pintoresco por los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo, Cuyabá y el Arino tributario del grande Amazonas; con la descripción de la provincia de Mato Grosso bajo su aspecto físico, geográfico, mineralójico y sus producciones naturales*. París: Librería Parisiense, 1863.

Boucart, Alcide. *Manual de la navegación del Río de la Plata*. Madrid: Imprenta Fortanet, 1858.

*Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1842.

### Fuentes secundarias

“Cias. de Navegación Rioplatense. Bartolomé Bossi”. *Historia y Arqueología Marítima*. <<http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantesArgAnt/BartolomeBossi.htm>>.

Banzato, Guillermo. “Las confiscaciones y embargos de Rosas en Chascomús, 1840-1850”. *Cuadernos del PIEA* 15 (2001): 5-32.

Banzato, Guillermo y Sol Lanteri. “Forjando la frontera. Políticas públicas y estrategias privadas en el Río de la Plata, 1780-1860”. *Historia Agraria* 43 (2007): 435-458.

Bustos, Jorge. “Indios y blancos, sal y ganado más allá de la frontera. Patagones 1820-1830”. *Anuario IEHS* 8 (1993): 27-45.

Calcagno, Andrés. *Apuntaciones históricas sobre Magdalena*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1930.

Carranza, Ángel. *Campañas navales de la República Argentina*, tomo iv. Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina, 1916.

Congost, Rosa. “De la idea de una propiedad absoluta a los derechos de propiedad como construcción social. Nuevos retos para los estudios históricos”. *Estudios del ISHIR* 1: 1 (2011): 71-81.

Cova, Roberto. *Pedro Luro. Un pionero de la Pampa*. Mar del Plata: Municipalidad de General Pueyrredón, 1966.

Ecosteguy, Paula y Virginia Salerno. “La caza del coipo. Su importancia económica y social desde momentos prehispánicos hasta la actualidad”. *Anales de Arqueología y Etnología* 63-64 (2008-2009): 277-303.

- Galarza, Antonio. "Prácticas comerciales y fiscalidad sobre la circulación de mercancías en la campaña porteña. Un estudio de caso: Chascomús entre 1780 y 1850". Tesis de Doctorado Interuniversitario en Historia. Universidad Nacional de Mar del Plata, 2012.
- Gelman, Jorge. *Rosas bajo fuego. Los franceses, Lavalle y la rebelión de los estancieros*. Buenos Aires: Sudamericana, 2009.
- Gelman, Jorge y María Inés Schroeder. "Juan Manuel de Rosas contra los estancieros: los embargos a los 'unitarios' de la campaña de Buenos Aires". *Hispanic American Historical Review* 83: 3 (2003): 487-520.
- Halperín Donghi, Tulio. *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino (1791-1850)*. Buenos Aires: Prometeo, 2005 [1982].
- Jumar, Fernando, Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orlowski, Roberto Querzoli y María Emilia Sandrín. "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII". *Anuario del IEHS* XXI (2006): 235-254.
- Luiz, María Teresa. *Relaciones fronterizas en Patagonia. La convivencia hispano-indígena a fines del período colonial*. Ushuaia: Asociación Hanis, 2006.
- Míguez, Eduardo, Jorge Gelman y Julio Djenderedjian. "Debate sobre *La agricultura bonaerense en la primera mitad del siglo XIX*, de Julio Djenderedjian". *Boletín del Instituto Ravignani* 31 (2009): 171-192.
- Moncaut, Carlos. *Viaje del vapor "Río Salado del sud" de Buenos Aires a Chascomús en 1857*. La Plata: s/e., 1957 [Edición del autor].
- Moncaut, Carlos. *Biografía del Salado*. La Plata: s/e., 1970 [Edición del autor].
- Palermo, Miguel Ángel. "Cueros y más cueros. Ficha antropológica". *Fauna Argentina* 20 (1983): 23-26.
- Pisani, Adriana. *Historias del Salado y la Bahía (Crónicas y documentos del pasado)*. Buenos Aires: Dunken, 2006.
- Ratto, Silvia. *La frontera bonaerense (1810-1828). Espacio de conflicto, negociación y convivencia*. La Plata: Archivo Histórico "Ricardo Levene", 2003.
- Rosal, Miguel Ángel y Roberto Schmit. "Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)". *Boletín del Instituto Ravignani* 20 (1999): 69-109.
- Sandrín, María Emilia. *Bizcocheras, lancheros y demás... Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y bajos del complejo portuario rioplatense. 1735-1737*. Sarrebruck: Editorial Académica Española, 2011.
- Wolf, Eric. *Europa y la gente sin historia*. México: FCE, 1985.