

## El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades<sup>1</sup>

**Emir Reitano**

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Recibido: 30/04/2016

Aceptado: 04/06/2016

### Resumen

---

Desde sus inicios como ciudad, Buenos Aires se consolidó como un espacio de frontera múltiple dentro de la realidad americana; una frontera imperial en conflicto con el mundo Luso brasileño; una frontera con el indio más allá del río Salado y también un espacio de frontera marítima - fluvial. En el puerto de Buenos Aires convivían tres tradiciones marineras bien diferentes: el puerto ultramarino que miraba hacia el Atlántico; el puerto fluvial, encargado de las comunicaciones con el tráfico por los ríos Paraná y Uruguay y el puerto rioplatense propiamente dicho. Este mundo marítimo y fluvial generó su propia dinámica de funcionamiento. El trabajo presente intenta develar algunos aspectos de la tarea cotidiana a la que se enfrentaban estos hombres y sus embarcaciones, para mantener activo el circuito de intercambio en el que participaban, teniendo al río como escenario.

**Palabras clave:** navegación; fluvial; Río de la Plata; tardocolonial

---

<sup>1</sup> Este trabajo es parte de una investigación mayor que lleva por título “El Río y los Hombres” Navegación y vida cotidiana en el litoral fluvial rioplatense durante el período colonial tardío. Investigación incorporada al proyecto de Incentivos a la Investigación H 685 UNLP titulado, Dinámicas culturales, actores sociales y prácticas cotidianas. Un abordaje comparativo en América Colonial y el temprano siglo XIX.

Partes preliminares de este trabajo se presentaron en las XIII Jornadas Interescuelas Departamentos de Historia realizadas en la Universidad Nacional de Catamarca en agosto de 2011, en el VI Congreso Argentino de Americanistas realizado en la Universidad del Salvador, Buenos Aires, de mayo de 2008 y en la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 8 de abril de 2014. El autor agradece los valiosos comentarios y sugerencias de los evaluadores anónimos de este artículo, como así también de la Mg. Isabel Paredes, del Prof. Pablo Moro y del Dr. Guillermo Banzato, además de los comentarios de los alumnos del seminario “Velas, remos y marineros. Aportes para una historia social del hombre del río durante el período colonial tardío (1750-1830)” de la carrera del Profesorado en Historia de la Universidad Nacional de La Plata, curso 2015.

**The Rio de la Plata as border space during the late colonial period.****Men, boats and difficulties****Abstract**

---

From its beginnings as a city, Buenos Aires consolidated itself as a multiple border space within the Latin American reality; an imperial border in conflict with the Luso Brazilian World; a border with the Native American beyond Salado river and also, as a maritime and fluvial border space. At that time, in Buenos Aires port, three different marine traditions were coexisting: the overseas port looking to the Atlantic Ocean; the fluvial port connecting the traffic of Paraná and Uruguay rivers and the Río de la Plata port itself. The present work aims to clarify some aspects associated to the daily tasks faced by sailors and their vessels in order to keep active the exchange system in which they participated having the river as scenery.

**Keywords:** navigation; river-Rio de la Plata; late colonial period

## **El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades**

Desde los inicios de la colonización, la consolidación de un espacio de frontera fue un problema recurrente en la América española. Así, a través historia americana coexistieron varios tipos de frontera: una frontera permeable, pensada como un área regional, y otra más rígida delineada en torno a una línea divisoria de dos mundos diversos. Ello nos lleva a una interpretación mucho más amplia y compleja del concepto “frontera” por la diversidad de factores que engloba. Dicha noción tiene su origen en los enfoques de Turner (1986 [1920]), para quien el término era elástico y definía una frontera permeable como un espacio abierto a la expansión (Reitano, Possamai, 2015:8).

De este modo, la frontera era un lugar donde existía el contacto y se cruzaban las más variadas influencias culturales, económicas, sociales y políticas, no existiendo un tipo único de frontera, sino que la misma fue adquiriendo sus propios ribetes de acuerdo al lugar en donde se originaba (Tejerina, 2004: 27-34).

En ese contexto Buenos Aires se nos presenta como un espacio de frontera múltiple dentro de la realidad americana; una frontera imperial en conflicto con el mundo Luso brasileño; una frontera con el indio más allá del río Salado y también un espacio de frontera marítimo – fluvial. En el puerto de Buenos Aires convivían tres tradiciones marineras bien diferentes que generaron este mundo de frontera dentro del río: el puerto ultramarino que miraba hacia el Atlántico; el puerto fluvial, encargado de las comunicaciones por los ríos Paraná y Uruguay y el puerto rioplatense propiamente dicho. Este mundo marítimo y fluvial generó su propia dinámica de funcionamiento trayendo consigo conflictos y demasiados problemas a resolver. El trabajo presente intenta develar algunos aspectos de la tarea cotidiana a la que se enfrentaban estos hombres y sus embarcaciones, para mantener activo el circuito de intercambio en el que participaban, teniendo al río como escenario de frontera.

## **Buenos Aires, sus puertos y su crecimiento**

“Un rinconcito de Cádiz o de cualquier otro puerto de mar valía más que cuatrocientos Madrid” señalaba el Marqués de San Andrés hacia fines del siglo XVII. El Marqués, canario de nacimiento y aventurero por naturaleza, se refería a que el contacto con los marinos de todas partes hacía prosperar mucho más a una región que la presencia misma de la corte y si bien Buenos Aires no era Cádiz, ni en su volumen comercial ni en su tráfico marítimo, la navegación tuvo una lógica relación con el comercio y fue el disparador del progreso porteño. La capacidad portuaria porteña, a pesar de los escollos naturales que presentaba, hicieron disfrutar a la región de una intensa actividad social, política y comercial y, para la segunda mitad de siglo XVIII, este crecimiento fue el impulsor de la gran expansión de la ciudad hacia su nueva dimensión espacial (Mariluz Urquijo, 2003: 95).

Más allá del comercio, los navíos influyen sobre la ciudad de variadas maneras; los mismos, como señaló Mariluz Urquijo (2003), no son elementos de paso sino que permanecen largas temporadas en los puertos, tanto sea acopiando los cueros del retorno (una mala estiba podía hacer zozobrar a una embarcación con riesgo grave de naufragio), a la espera de reparaciones antes de emprender la singladura ultramarina, o porque las autoridades podían encontrar un buen modo de comunicación con España y detenían a los barcos a su disposición para el envío de algún expediente o para que los barcos colaboraran con alguna expedición dentro del estuario. Así la ciudad portuaria fue gestando su propia impronta política social condicionada por un singular espacio geográfico.

La carencia de un buen puerto significó por tres siglos un inconveniente para la navegación y cualquier buque que superara las doscientas toneladas o los cuatro metros de calado tenía dificultades para navegar por el estuario y recalar en Buenos Aires. De este modo los barcos de mayor porte debían quedarse a varios kilómetros de la costa expuestos a las inclemencias del tiempo y, por temor a la bajante, toparse con bancos de arena o barcos hundidos. Tanto la carga como los pasajeros debían ser transbordados en primer lugar a pequeñas embarcaciones de vela de poco calado, por regla general una balandra (Bentancur, 1999: 27). Estos veleros no llegaban a la costa y se debía proceder a un segundo trasbordo a carretas de un tipo especial, provistas con ruedas de 2 metros de diámetro en la que se encontraba, colocada sobre el eje, la plataforma donde se

ubicaban los viajeros.<sup>2</sup> Algunos pasajeros desembarcaban en puertos más propicios como el de Ensenada de Barragán pero el viaje a Buenos Aires era muy dificultoso por el estado de los caminos. A pesar de todos estos inconvenientes, el tráfico portuario de Buenos Aires era de un volumen considerable y fue creciendo vertiginosamente, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII (Longo, 1995:46).

Este trabajo de puerto y navegación generaba una demanda constante de hombres y servicios como también de oficios y especialidades que constituían un factor importante de atracción laboral para criollos, extranjeros y castas, que veían en el área un foco de atracción para sus actividades, las que incluían las tareas de puerto y abastecimiento de navíos. De este modo, se generó en Buenos Aires y en el Río de la Plata un caudal de oportunidades y un amplio mercado laboral, con especializaciones y trabajos temporales, que promovió un intercambio inusitado de hombres y mercaderías. Esta cantidad de innumerables actividades tuvo una influencia lógica en la economía regional y las mismas convocaron a un número elevado de personas de diversos oficios que, lógicamente, afectaba también a la producción y al comercio (Jumar et. al., 2004: 2).

Los cambios acaecidos en Buenos Aires entre 1780 y 1810 resultaron de gran magnitud respecto a la población y los oficios. En 1783, según Alvear, el número de las lanchas del tráfico fluvial del Río de la Plata oscilaba alrededor de unas treinta embarcaciones (Wedovoy, 1955: 16). Estas lanchas se utilizaban no sólo en el tráfico del comercio de ultramar sino también en el comercio interior. Resulta interesante destacar el crecimiento que tuvo esa flota de cabotaje. En 1801, según Azara, existían en Buenos Aires 170 goletas y lanchas dedicadas al tráfico de cabotaje, o sea que en 17 o 18 años el aumento parece ser desproporcionado en comparación con el aumento de población de la ciudad. Aunque tal vez exagerada, la afirmación de Azara nos da una clara idea del desarrollo y crecimiento de la economía rioplatense en esa época (Wedovoy, 1955: 16). El movimiento de astilleros y el incremento de la flota como también la necesidad de tripulantes fue un buen incentivo para la inmigración ultramarina y regional que llegaba al Río de la Plata a trabajar en estos variados “trabajos portuarios” que la ciudad ofrecía.

---

<sup>2</sup> Los abundantes relatos de viajeros y las litografías son por demás descriptivos de este desembarco en la ciudad de Buenos Aires ya que el mismo, por su dificultad y su rareza llamaba por demás la atención de los forasteros. Véase Azara, 1923; Essex Vidal, 1994; Isabelle, 2001, entre otros.

## Las embarcaciones

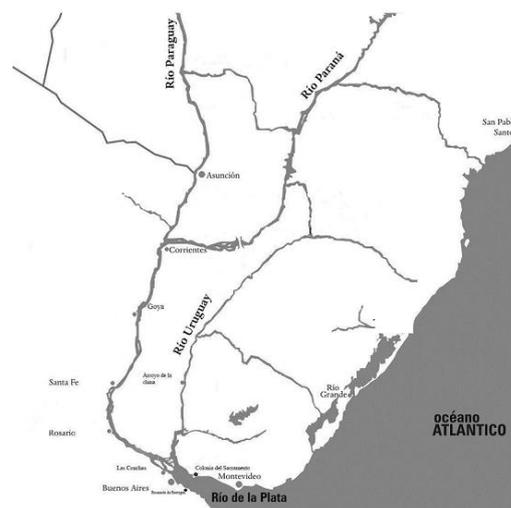
Se desarrollaron tres tipos de embarcaciones dentro de las que surcaban el estuario rioplatense y sus afluentes, de acuerdo a sus características:

1. Las embarcaciones de tráfico fluvial propiamente dicho: eran las que remontaban el río Paraná y afluentes en la carrera a Asunción o el río Uruguay rumbo a las misiones y los diversos pueblos que éste bañaba.

2. Las embarcaciones que surcaban el estuario rioplatense y el litoral marítimo: básicamente eran las que navegaban entre Las Conchas y Maldonado y también las que hacían el tráfico entre Buenos Aires, Montevideo, Río Grande y Río de Janeiro.

3. Las embarcaciones de Ultramar. Obviamente eran las que comunicaban al Estuario con Europa, el resto de América, África y el Pacífico.

Los veleros de ultramar que llegaban al Río de la Plata eran mucho más grandes que los que navegaban habitualmente por la entrada al Río de la Plata y, a medida que avanzamos en el siglo XIX, estos tamaños fueron aumentando. El bergantín fue el buque que con mayor frecuencia aparece en las llegadas, seguido de las fragatas y goletas. El porte de estos buques fue aumentando desde doscientas toneladas hacia 1800, hasta más de trescientas hacia 1850 (Kroeber, 1967: 88).



La cuenca del Plata

### Las embarcaciones de tráfico fluvial interior

El área fluvial que nos compete en este caso es la que abarca la carrera Buenos Aires - Asunción. Toda esta región, articulada en el litoral de los ríos, tenía un fluido constante de productos agroganaderos y manufacturados. Esta zona llegó a participar en el mercado del Buenos Aires tardocolonial con un 50%, aproximadamente, de los valores operados en la ciudad (Wentzel, 1988:166).

No es nuestro objetivo realizar un trabajo sobre los productos que integraban este comercio, su volumen y dispersión, para ello existen valiosos trabajos que reúnen suficiente información acerca del comercio interior<sup>3</sup>, pero cabe destacar que la producción del Paraguay colonial e independiente se estructuraba en dos productos dominantes, como la yerba mate y el tabaco (estancado desde 1778) y azúcar, maderas, cables, cueros y alimentos en un segundo nivel. El azúcar, desde mediados del siglo XVIII comenzó a ser remplazada por la proveniente del Pacífico, luego por la de la Habana y finalmente por la que provenía de Brasil. Esta última fue fundamental a partir de 1816. También el tabaco y la yerba mate provenientes de Brasil, poco a poco, se fueron consolidando en el mercado rioplatense durante el mismo período. Los acontecimientos políticos y bélicos acaecidos a partir de 1810 alteraron el rumbo y la comercialización de estos productos como también su circulación, por lo que a partir de 1818, la yerba mate y el tabaco de Brasil eran enviados por Buenos Aires a los viejos centros de colocación (campana de la ciudad, Chile y norte del territorio) como también a otros que las circunstancias políticas generaron (Corrientes, Santa Fe, Paraná y, en algunos caso hasta el Paraguay). Todo ello produjo un curioso reflujo de estas mercancías (Wentzel, 1988:194-197).

Volviendo al período colonial, todos los productos que enunciamos tenían, mayoritariamente, como destino final la ciudad de Buenos Aires como también los puertos de contacto. La vía de circulación que unificaba el río Paraná ligaba localidades portuarias como Villa Rica, Corrientes, Goya, Esquina, Nogoyá, Paraná, Santa Fe, Rosario y Las Conchas; mientras que la ruta del río Uruguay, ligaba a Salto Chico, Galeguay, Galeguaychú, Concepción del Uruguay y Paysandú entre otras. Para la navegación de estos ríos y afluentes, donde existía un considerable tráfico de hombres,

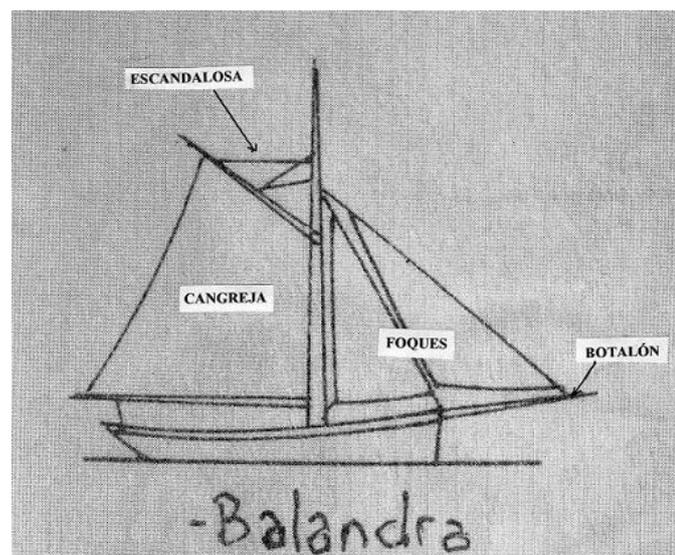
---

<sup>3</sup> Sobre el comercio con el litoral existen destacados trabajos como el de Maeder, (1981); Garavaglia, (1987), Wentzel (1988).

mercaderías y objetos, se utilizaron diversos tipos de embarcaciones como las que vamos a destacar en estas breves líneas.

Dentro de este variopinto grupo de embarcaciones, los barcos más utilizados en el tráfico fluvial a comienzos del siglo XIX fueron la balandra y la sumaca.

La balandra (**Imagen N° 1**) era una embarcación similar al cutter inglés, de un mástil solamente y en general estaba aparejada con una vela cangreja, una escandalosa y uno o varios foques. Se diferencia del cutter porque poseía un botalón de proa fijo y podía desplazar de 20 a 45 toneladas (Sidders, 1983:182). Las balandras constituían la mayoría de las embarcaciones fluviales en el estuario pero, hacia 1835, fueron superadas por las goletas y, hacia 1850, habían desaparecido casi por completo como las chalanas (tipo de embarcación menor, de fondo plano, proa aguda y popa cuadrada que se utilizó en el estuario hasta la década del cuarenta), chalupas y goletas pequeñas, dando lugar al pailebote que comenzó a aparecer en los registros hacia 1835. A partir de ese momento el uso del pailebote se extendió a todo el estuario (Kroeber, 1967: 89).

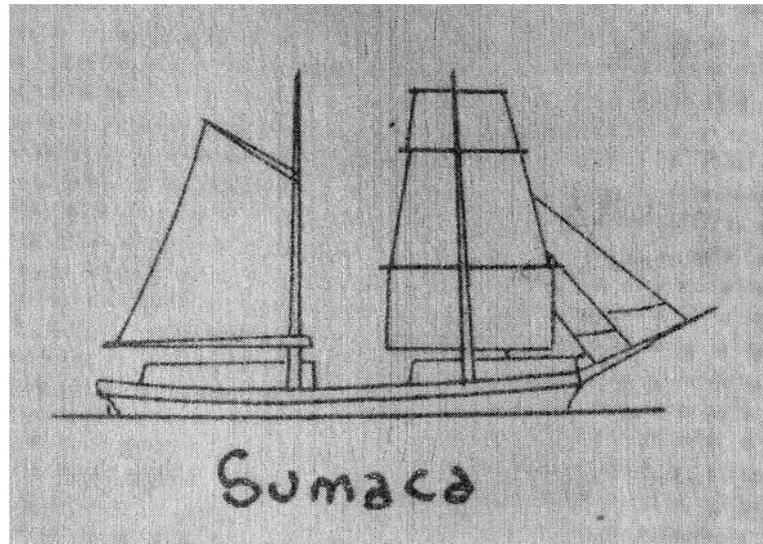


Fuente: Sidlers, Juan C. *Veleros del Plata*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1983.

**Imagen N° 1**

La sumaca (**Imagen N° 2**) era una goleta pequeña, de aproximadamente 40 toneladas típica del Brasil y el Río de la Plata. De poco calado y dos mástiles, llevaba botalón, un palo mayor aparejado de goleta con velas de bergantín. Malaspina, en el informe sobre sus actividades en Montevideo de 1789, se refiere a una sumaca empleada por ellos y destaca que “Sumaca es una especie de goleta con cubierta y sirve

de sobremanera para la navegación del río”. Era una embarcación muy parecida al patacho aunque algunos autores no concuerdan en su descripción.<sup>4</sup>



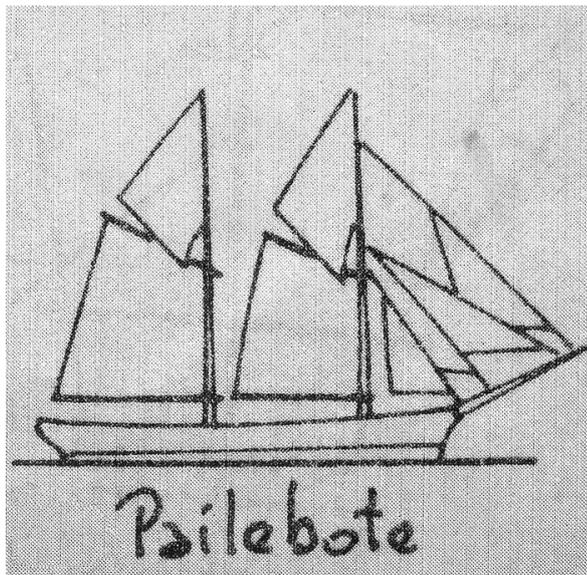
Fuente: Sidders, Juan C. *Veleros del Plata*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1983.

**Imagen N° 2**

La irrupción del pailebote (**Imagen N° 3**) reflejaba el incremento del comercio, la mejora del tráfico fluvial y la tendencia hacia la utilización de veleros más grandes para dicho tráfico. En efecto ya para 1850 los barcos de vapor hacían sentir su competencia y las goletas comenzaron a necesitar una mayor capacidad de carga y simplicidad de maniobra para reducir la cantidad de tripulantes. Según el “Diccionario Náutico” de Martínez Hidalgo, se dio el nombre de pailebote a “todas las goletas pequeñas”, pero en el Río de la Plata su significado era mucho más concreto: el pailebote era una goleta pequeña, de dos palos con velas cangrejas, dos o tres foques y, eventualmente, un velacho, desprovista de gavias (Sidders, 1983:178).

Sin embargo existían también otros tipos de improvisadas embarcaciones de formas variadas e indescriptibles, muy difíciles de rastrear en los documentos y archivos, y que hacían la carrera entre Asunción y Las Conchas. Estimamos que serían la mayoría ya que un informe de Félix de Azara y otro de Juan Ignacio Ezcurra al Consulado de Buenos Aires nos permiten construir un somero panorama sobre ellas: las garandumbas y piraguas.

<sup>4</sup> Existen variadas definiciones de sumaca. Harguindeguy en sus *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina* señala que una sumaca “posee una vela mayor aparejada como goleta y trinquete portando una vela única latina” (1972: 104), mientras que Luis Cabral, en el *Diccionario Naval Argentino*, dice que una sumaca “llevaba botolón, palo mayor aparejado de goleta y trinquete de polacra, es decir, palo de una sola pieza sin cofa ni cruceta con velas de bergantín”. (1881:231)



Fuente: Sidders, Juan C. *Veleros del Plata*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1983.

**Imagen N° 3**

El mencionado informe de Azara fue realizado por pedido del consulado. Ello se debió a la falta de disposiciones precisas, en materia de navegación y el desmedido afán de lucro de los encargados del tráfico de mercaderías entre el Paraguay y el Río de la Plata. Esto motivó al síndico consular Juan Ignacio Ezcurra a realizar un escrito señalando las anomalías en el comercio y navegación en la región con la intención de reglamentar la misma (Ortega, 1949:129). Félix de Azara, en su extenso informe de 1798 al Consulado de Buenos Aires nos muestra un interesante análisis de las características del tráfico entre Asunción y Buenos Aires.

Azara se refiere entre otras cosas, a las embarcaciones sin quilla: piraguas y garandumbas, éstas constituían un grupo destacado de elementales objetos de navegación, prácticos y peligrosos a la vez, pero muy utilizados en este tráfico. Canoas, balsas y garandumbas (**Imagen N° 4**) navegaban en sentido único desde Asunción a Las Conchas llevando yerba mate y tabaco fuertemente cosido en sacos de cuero (Cooney, 1990:126). Las garandumbas eran, según la descripción de Juan Francisco Aguirre:

“...embarcaciones que exceptuando la parte de ellas desde la amura a proa en que se redondean algo, en todo lo restante son verdaderas bateas, no llevan cubierta ni más bancos que los precisos para la sujeción del barco, que últimamente se arma en su casa de río abajo y palo de trinquete”. (Aguirre, 1949: 394; Cooney, 1990: 128).

Sin embargo, para el Jesuita Martín Dobrizhoffer, en su “Historia de los Abipones” las garandumbas parecen ser diferentes. “Una garandumba es una canoa grande y hecha de un solo árbol ahuecado, en cuyos costados se agregan unas tablas para ensancharla” (Dobrizhoffer, 1968 [1784]: 208).

Fuente: Gilberto Moura, Antônio. *Imagens da América portuguesa*, Rio de Janeiro, Mg editora, 2004.

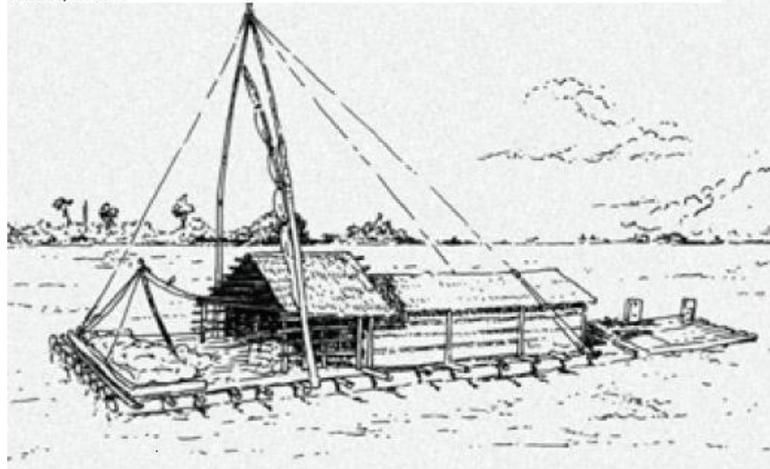


Imagen N° 4

Azara las consideraba muy útiles para el transporte de maderas ya que, cuando ocurrían naufragios el agua no perjudicaba mayormente el cargamento. Estas naves navegaban fácilmente llevadas por las corrientes (Azara se refiere a “las dos corrientes anuales”), hasta el puerto de Las Conchas. Sugería que en caso de que en ellas se transportase yerba o tabaco no se debía permitir una carga superior a mil arrobas. Sin embargo algunas de estas embarcaciones llegaron a transportar casi 30.000 arrobas de yerba mate, por lo que eran de un volumen muy peligroso para conducir<sup>5</sup>. En general estas garandumbas estaban tripuladas por un baqueano o piloto que estaba a cargo durante todo el viaje y hasta treinta peones o marineros que debían realizar el trabajo pesado. En algunos casos dos o tres indios Payaguáes acompañaban a la embarcación con sus canoas. Estos auxiliares exploraban delante de la garandumba y regresaban a reportear al baqueano sobre problemas como canales nuevos o bloqueados, bancos de arena, camalotes y cualquier otro obstáculo para la navegación.<sup>6</sup>

Lo cierto es que para cualquiera de las embarcaciones que hicieran la ruta del Paraná hacia el sur la navegación no era sencilla. La primera tarea de un dueño de

<sup>5</sup> Archivo General de la Nación, (En adelante AGN) Consulado de Buenos Aires. T III, pp. 334- 336.

<sup>6</sup> AGN, Consulado de Buenos Aires. T III, p. 336.

embarcación para realizar un viaje río abajo era asegurarse los servicios de un piloto competente, el que recibía con frecuencia, además de su salario, una porción de las ganancias del viaje. Jerry Cooney señala que a menudo el baqueano era el mismo propietario y actuaba como un pequeño negociante al fletar su embarcación (1990: 131).

Los meses crecientes del río Paraguay (junio, julio, agosto) eran los más propicios para la salida desde Asunción. Las embarcaciones, luego de remar fuera del puerto tenían poca dificultad para navegar en el río Paraguay, profundo y libre de obstáculos, pero el río Paraná implicaba otros desafíos. La parada frecuente era la ciudad de Corrientes en donde se cargaban cueros y, la tripulación para aumentar las entradas, hacía sus propios negocios, luego de esta escala los marineros comenzaban el largo viaje hacia la desembocadura del Paraná. Algunos hacían escala en Santa Fe para descargar yerba mate con destino al interior y cargar cueros mientras otros seguían hasta el puerto de Las Conchas.

El mayor riesgo de la navegación era obviamente el naufragio y, aunque parezca poco probable, en el río este tipo de situaciones deben haber sido frecuentes. Una balandra podía ser una embarcación segura ante un viento fuerte, pero una garandumba excedida de carga podía fácilmente perder estabilidad ante un viento que la ladeara y la hiciera hundir debido a su escaso francobordo. Además de los naufragios existían otras dificultades. A menudo el río Paraná dejaba nuevos bancos de arena sobre los cuales encallaban las embarcaciones. En esos casos había que alijar la nave descargando la carga en la costa o en alguna barcaza auxiliar y por regla general los marineros tenían que bajar por la borda y a fuerza de músculos propios, sacar la nave del banco. En algunas ocasiones los marineros debían hacer un canal en el banco de arena por debajo del agua y así la embarcación podía deslizarse. Por otra parte, y para abaratar costos, en muchas ocasiones las embarcaciones carecían de fundamentales elementos de seguridad para la navegación. Algunas carecían de anclas, cabos y botes auxiliares lo que convertía a la travesía en una odisea (Cooney 1990:135; Ortega 1949:132).

La forma más segura de viajar por el Paraná en estas precarias embarcaciones era navegar los días de calma absoluta y dejarse llevar por la corriente durante el día (en estas embarcaciones la navegación nocturna se hacía demasiado peligrosa), los peones se colocaban a los remos y se dejaban impulsar río abajo orientando la dirección de la embarcación. ¿Cuánto tiempo podía demorar una embarcación en realizar la carrera Asunción - Las Conchas? Obviamente que no existe una respuesta absoluta para esta pregunta en los tiempos de la navegación muscular y a vela. En un trayecto normal esta

navegación podía demorar entre dos o cuatro meses, sin embargo, el sobrecargo de las embarcaciones por el contrabando de sus tripulantes, las varaduras y el mal tiempo, podían jugar en contra. También los pilotos realizaban con frecuencia sus propios negocios en los puertos que tocaban dilatando más la travesía. Por otra parte los peones y marineros, en algunos casos, conseguían otros trabajos en los puertos y sobornaban a los baqueanos con parte de su salario para pasar más tiempo en los mismos (Cooney, 1990: 138).

En regla general las embarcaciones tardaban cuarenta días promedio en llegar a Las Conchas y tres meses para el retorno río arriba sin embargo podía haber excepciones. Una embarcación empleó un año entero para toda la travesía de ida y vuelta para entregar dos toneladas de yerba mate. También hubo algunas embarcaciones más sofisticadas (lo mismo que su tripulación), que lograron hacer dos y hasta tres viajes en un año.<sup>7</sup>

En torno a este problema y al excesivo tiempo que demoraba la navegación, el Síndico de Real Consulado Juan Ignacio de Ezcurra señalaba que estas continuas e injustificadas detenciones en los puertos de tránsito habían llegado al caso de que “Alguna (embarcación) ha demorado en su arribo al Puerto de las Conchas el inmenso tiempo de once meses, suficiente para circular por todo el mundo...”<sup>8</sup>

Este excesivo tiempo utilizado por esta embarcación se repetiría con cierta asiduidad, pero una balandra, sumaca o goleta podía realizar este viaje dentro de una frecuencia más estable, con una demora de dos meses como normal.

Una vez en el puerto de Las Conchas, las tripulaciones descargaban la garandumba y recibían su salario. Las mercancías se guardaban en los almacenes dispersos por el puerto desde donde se distribuían. Ahí mismo, en Las Conchas, las embarcaciones construidas solamente para el viaje de ida se desmontaban, y las maderas se vendían para la construcción de casas, muebles y en algunos casos como combustible dado que la leña era un producto escaso y con gran demanda en Buenos Aires. Muchos de estos individuos, entonces, compraban artículos de comercio, los que ellos más tarde podían vender puerta a puerta al regreso al Paraguay, pero la mayoría permanecía en la región de Las Conchas aceptando algún trabajo temporal como preparación a su regreso

---

<sup>7</sup> Informe del Gregorio Thadeo de la Cerda al Gobernador Rivera, Asunción, 27 de julio de 1798. En Kroeber (1967: 84).

<sup>8</sup> Síndico de Real Consulado Juan Ygnacio de Ezcurra al Real Consulado de Buenos Aires, Buenos Aires, 20 de marzo de 1797. En: Cooney (1990:139) y en Ortega (1949:130).

al norte, o buscaba empleo permanente si planeaba estar aquí por un tiempo prolongado. Esa era, en líneas generales, la composición de los pobladores del puerto.<sup>9</sup>

Cabe destacar también que muchos de estos marineros nunca regresaron al Paraguay ya que era frecuente la desertión y este desequilibrio de las llegadas sobre las salidas logró que se concentrara, alrededor del puerto de Las Conchas, una población masculina joven que hablaba guaraní, como bien lo señaló Juan Francisco Aguirre en su diario.<sup>10</sup> Esta migración humana tuvo un impacto importante en la región ya que los mismos se ubicaban luego en los más diversos trabajos, fundamentalmente como marineros en los barcos costeros del estuario.

Para el viaje de regreso obviamente que las garandumbas no eran utilizadas sino que eran necesarios barcos de vela y quilla que pudieran enfrentar las corrientes contrarias, y en este caso, sumacas y balandras eran las únicas capaces de remontar y virar la corriente del río. El regreso se iniciaba entre los meses de diciembre y enero los que eran considerados los mejores por los vientos (predominantes del cuadrante sur y oeste) y por regla general el nivel de aguas e inundaciones eran adecuados para no encontrar fuertes corrientes contrarias. En estas naves se embarcaban pasajeros y mercancías para los mercados del litoral fluvial, así es que entre los papeles de la balandra Santa Bárbara encontramos que la misma partió del puerto de Las Conchas el 19 de enero de 1808 y llegó a Corrientes el 4 de marzo llevando, entre otros productos y manufacturas, telas, ropa fina, herramientas, libros y papel.<sup>11</sup>

Otro tema a tener en cuenta era la falta de cubiertas en este tipo de embarcaciones. En el alegato del síndico Juan Ignacio Ezcurra se señalaba entre otras anomalías, que los frutos procedentes del Paraguay eran conducidos sobre las cubiertas de estas embarcaciones sin protección alguna, algunas veces tapados con cueros, lo que deterioraba en forma notable la mercadería. Por ello el síndico proponía, entre otras medidas, no permitir la estiba de cargas sobre las cubiertas. El problema fundamental que se presentaba en este caso era precisamente la falta de cubiertas en muchas de estas

---

<sup>9</sup> Existe poca información sobre el puerto de Las Conchas con excepción del viejo trabajo de Enrique Udaondo (1942). Cooney hace una excelente descripción del mismo: “Inundado con frecuencia el pueblo tenía una apariencia temporal con casas burdas y almacenes dispersados por todas partes. En estos almacenes se guardaban los productos del norte y la mercancía con destino río arriba (1990:139).

<sup>10</sup> “gentes como los peones del Paraguay e indios Misioneros, de tal sensación diferente de cuanto se ve antes que a mí me cauce la armonía de creer iba ya entrando en terrenos de zona torrida” (Aguirre, 1949 [1793]: 359).

<sup>11</sup> Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (en adelante AHPBA) 1808, Cuerpo 3.2.2. Folio 50.

sumacas y balandras (obviamente que las garandumbas no las poseían).<sup>12</sup> El diputado consular en Asunción, Fermín de Arredondo respondió al pedido de Ezcurra diciendo que la utilización de embarcaciones sin cubierta en el tráfico desde Asunción se debía fundamentalmente a que era más fácil la descarga y carga de mercadería en caso de producirse naufragios o varaduras y porque los zurrones de yerba mate necesitaban gran ventilación imposible de obtener en los barcos con cubierta (Ortega, 1949:133).

Para cubrir las cargas transportadas sobre cubierta se construían con estacas y cueros grandes tinglados, con la lógica pérdida de dinero y tiempo que esto implicaba.

Azara señalaba que de unos treinta barcos que participaban en el tráfico mercantil en la carrera Asunción- Buenos Aires se perdían unos cinco mil cueros por año, por la falta de cubierta en las embarcaciones, y recomendaba que todos los barcos que participaban del tráfico fluvial llevaran cubierta cerrada para proteger la mercadería y que no llevaran carga sobre la misma, como también se debía obligar a los propietarios, a dotar sus barcos de anclas, cables, remos y botes salvavidas y que dichas embarcaciones no tuvieran una capacidad mayor de ciento veinte toneladas (Kroeber, 1967: 84).

La no utilización de cubiertas en estos barcos continuó como costumbre por muchos años en el estuario y afluentes, a pesar de los consejos de Azara, y ello se observa todavía en el relato del viajero francés Arsène Isabelle, quien durante los años 1833 y 1834 realizó un viaje en una balandra remontando el río Uruguay por varios meses recorriendo la región y sus poblados, dejando escritas unas interesantes memorias. El relato que realiza es harto elocuente acerca de las posibles situaciones que se podían vivir en un viaje de este tipo. Partiendo del pueblo de Salto, el 27 de octubre de 1833, la balandra en que viajaba se encontró con mal tiempo y destacó lo siguiente:

Habíamos hecho una media legua escasa cuando estalló una violenta tormenta y un borrascoso pampero nos hizo girar como un trompo.....una fuerte ráfaga desgarró la única vela de algodón que teníamos, lo obligó (al capitán), muy a pesar suyo, a abordar un islote formado por la inundación del Uruguay..... Comenzó a llover en el preciso momento en que llegamos y la lluvia no cesó hasta el día siguiente a mediodía; ya se sabe que a bordo carecíamos de abrigo y lugares para dormir; contábamos con los cueros que el patrón debía embarcar para hacernos un techo en caso de necesidad pero había tomado sólo los necesarios para resguardar nuestro equipaje y nuestras

---

<sup>12</sup> AGN, Consulado de Buenos Aires. Sala IX 4.7.4.

provisiones de boca. Así, pues, debimos resignarnos no sólo a quedarnos sin comer sino también a acostarnos bajo la bóveda, demasiado húmeda quizá, del firmamento.<sup>13</sup>

El diario de Isabelle nos señala la dilatada precariedad de la navegación fluvial todavía en los tiempos independientes. La balandra poseía solamente una vela, lo que implicaba un riesgo importante para la seguridad de la embarcación. La improvisación parece haber sido una constante muy difícil de superar. A pesar de los consejos de Ezcurra y Azara, la situación en el estuario podía haber cambiado en sus aspectos políticos y económicos, durante la etapa independiente, pero respecto al tema de la navegación, todo continuaba por los viejos caminos trazados.

### **Las embarcaciones del estuario rioplatense y el litoral marítimo**

La navegación por el Río de la Plata desde su descubrimiento ha sido por demás dificultosa debido, fundamentalmente, a la escasa profundidad del estuario que deja los bancos de arena y restingas de piedra a una altura demasiado peligrosa para las embarcaciones que intenten remontar sus aguas. Esto, sumado a los repentinos cambios climáticos en la región y a la intensidad variable de sus corrientes, constituyó un verdadero problema durante todo el período colonial para ambas coronas peninsulares y, durante el período independiente, para las naciones que comparten sus aguas. Dicha problemática llevó, desde remotos tiempos, a buscar una solución náutica y así se elaboraron derroteros de la región para que la navegación se tornase más segura. Sin embargo, ningún puerto rioplatense ofrecía refugio seguro cuando el pampero soplaba desde el cuadrante sur o las sudestadas llevaban su cuota de inestabilidad al estuario con temporal e inundación a cuestras. Tampoco hubo, durante el período colonial, una cantidad suficiente de pilotos competentes en el estuario, pese a que la corona española se preocupó por el tema y muchos oficiales navales llegaron a prestar sus servicios como tales (Reitano, 1996: 81-96).

Debido al crecimiento del tráfico fluvial y en vistas de un control eficiente sobre la navegación en el estuario –con el fin de reducir accidentes y naufragios-, entre 1794 y 1799 la corona otorgó licencias para la profesión de práctico en el Río de la Plata, los

---

<sup>13</sup> El diario de viaje de Arsène Isabelle constituye un testimonio por demás interesante que revela otros aspectos singulares sobre las poblaciones asentadas sobre el río Uruguay, el hábitat natural y la situación política de la región, asolada por la guerra, entre 1830 y 1834. Su viaje continuó hasta Porto Alegre. Isabelle, 2001[1835]: 180.

que se instalaron en Buenos Aires, Montevideo y Maldonado, para conducir por el canal norte, y en Punta de Indio y Ensenada para el canal sur.

Debemos tener también en cuenta que los cambios acaecidos en Buenos Aires entre 1780 y 1804 resultaron de gran magnitud respecto a la población y los oficios, no solamente los marineros. Hasta fines del siglo XVIII la industria naval rioplatense se limitó a la construcción de embarcaciones menores y el tráfico fluvial no era tan intenso, pero hacia comienzos del siglo XIX todo ello fue cambiando y aumentando la producción.

A pesar de las dificultades en la navegación, los barcos que se utilizaban para el tráfico entre el estuario y el litoral marítimo eran de mayor tamaño y capacidad. El velero destacado del estuario que hacía la travesía Buenos Aires, Río Grande, Río de Janeiro y escalas era la sumaca, que transportaba, fundamentalmente, yerba mate y azúcar. Pero la balandra fue el barco más utilizado por muchos aspectos que tienen que ver más con su maniobrabilidad que con su capacidad de carga. Obviamente que las garandumbas no podían surcar las aguas rioplatenses por su propia fragilidad estructural, lo que las convertía en un elemento sumamente peligroso para enfrentar al río y sus obstáculos.

La fluidez en la conexión entre los puertos de ambas márgenes era constante-salvando los períodos de guerra- y la comunicación entre los mismos podríamos definir como sencilla. En muchos casos las corrientes y la variabilidad climática jugaban a favor de la navegación y en esto los prácticos de la región se habían convertido en expertos. Por supuesto que una travesía no tenía nunca un tiempo estimado de duración, por lo menos hasta la llegada del vapor. Sin embargo un viaje entre Buenos Aires y Colonia podía ser mucho más rápido que un viaje desde Buenos Aires hasta Las Conchas o Ensenada de Barragán, fluctuando los mismos entre cuatro horas como mínimo o veinte horas como máximo. Un viaje con sudestada podía convertirse en una travesía rápida entre el puerto de Ensenada y el puerto de Buenos Aires pero resultaba una tarea titánica realizar el camino inverso en semejantes circunstancias climáticas.

Ante la llegada del viento pampero, las condiciones de navegabilidad variaban de acuerdo a la intensidad de sus ráfagas, pero en todos los casos se aconsejaba no “correr

el temporal” y fondear en donde se encuentre la embarcación “a palo seco” es decir sin velamen en la arboladura.<sup>14</sup>

Un temporal de este tipo se puede prever y evitar la navegación en semejantes condiciones climáticas, pero en circunstancias de navegación el mismo puede alterar el rumbo y las perspectivas de un derrotero. Son muchos los relatos acerca del viento pampero y sus consecuencias, ya que llamaba sumamente la atención a los viajeros este abrupto cambio climático en la región. Arsène Isabelle relata las peripecias sufridas ante un pampero en la travesía de Montevideo hacia Buenos Aires:

“Tuvimos viento favorable durante gran parte de la noche; el viento había soplado fuertemente del nordeste y esperábamos llegar a la rada de Buenos Aires a la mañana siguiente temprano, pero hacia el alba, el piloto nos hizo arriar todas las velas, disponer los cables y tener listas las anclas para ser arrojadas. Apenas se habían tomado estas disposiciones cuando el pampero se descargó tan repentinamente que el práctico quedó desconcertado; la nave crujía horriblemente y el timón no obedecía más o, para ser más precisos, la fuerza del huracán impedía que el navío obedeciese al timón; no había tiempo que perder, por lo cual se echó un ancla que no se sostuvo; otra ancla, con la cadena gruesa obtuvo mejor resultado y la nave quedó fija, con la nariz al viento, que soplaba como para descornar a un buey” (Isabelle, 2001[1835]: 69)

Del relato de este viajero francés debemos destacar algunas singularidades: en primer lugar el pampero los sorprendió en un barco de gran porte, el bergantín llamado “Herminia” en el que venía viajando desde el puerto francés de El Havre. En segundo lugar, embarcaron un piloto en Montevideo para continuar la travesía hacia Buenos Aires y también las medidas preventivas tomadas por el mismo. Por otra parte la alteración en el horario de llegada: estimaban llegar al amanecer y llegaron veinticuatro horas después a la rada de Buenos Aires. Así, una travesía Montevideo - Buenos Aires y viceversa, podía durar entre 14 y 40 horas según las circunstancias climáticas que imperaran en el estuario.

Para apreciar el volumen y dimensión del complejo portuario de Buenos Aires, como también las embarcaciones que surcaban sus aguas, existe una valiosa fuente que es el ya citado “Resguardo de Buenos Aires de 1817”. A través de esta fuente podemos

---

<sup>14</sup> El viento “pampero” se anuncia con un viento constante del norte, seguido de una calma temporal mientras que desde el sur avanza un conglomerado de nubes oscuras que acompañan a este fuerte viento que sopla desde el cuadrante sur - suroeste.

obtener un panorama importante de las embarcaciones que surcaban el río en esa época. Es lógico plantear que desde 1810, la revolución y la guerra produjeron en el Río de la Plata una considerable cantidad de cambios en ambas orillas, como también que el Resguardo de Buenos Aires es una fuente acotada, puesto que abarca el período comprendido entre el 1 de febrero y 22 de agosto de 1817. Sin embargo su utilización nos permite obtener un panorama destacado del movimiento fluvial y comercial ya que en la fuente encontramos documentado el movimiento diario de entrada y salida de productos, tanto del comercio internacional como del de cabotaje mayor y menor.<sup>15</sup> Lo que nos interesa para nuestro trabajo son los otros datos que la fuente ofrece tales como, tipos de naves, el origen de las mismas y sus propietarios, fundamentalmente dentro del comercio de cabotaje.

Este documento nos permite conocer las naves que realizaban el cabotaje mayor y menor como también el servicio de puerto en Buenos Aires, es decir, las embarcaciones que practicaban la carga y descarga de las naves de ultramar como también las que realizaban el tráfico de cabotaje. El documento señala también nombres de embarcaciones o, en su defecto, el de su propietario. También nos muestra una cantidad significativa de balandras identificadas simplemente por un número.

En el documento encontramos registradas 87 embarcaciones afectadas al tráfico de cabotaje clasificadas de la siguiente manera:

**Tipos de embarcaciones que realizaban el tráfico de cabotaje  
y el servicio de puerto de Buenos Aires.  
Febrero- agosto 1817**

<b>Tipo de embarcación</b>	<b>cantidad</b>	<b>porcentaje</b>
Balandra	64	73,5 %
Sumaca	10	11,5 %
Chalupa	4	4,5 %
Bergantín	4	4,5 %
Garandumba	2	2,3 %
Lancha	1	1,1 %
Polacra	1	1,1 %
Chalana	1	1,1 %
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Elaboración propia en base a datos extraídos de: AHPBA, Tribunal de cuentas cuerpo 34 Nro 2319 y Barba, Mamblona, 1996: 47-64.

<sup>15</sup> Fernando Barba realiza un interesante trabajo con esta fuente acerca del volumen comercial y el movimiento del mismo en el trabajo citado precedentemente: Barba, Mamblona, 2006.

El registro nos muestra una abrumadora mayoría de balandras navegando por el Río de la Plata las que constituyen el 73% de las embarcaciones. Muchas de estas balandras realizaban el servicio de puerto de Buenos Aires, como carga y descarga de mercaderías, pasajeros y tripulantes. Las balandras son seguidas, aunque en menor proporción, por las sumacas, que conforman el 11% de las embarcaciones del registro utilizadas todavía en el tráfico interno del río. Los cuatro bergantines permiten observar que, lógicamente su utilización en el cabotaje no era muy adecuada. En este caso, el bergantín registrado a nombre de Juan Vega, hacía el tráfico con Brasil, por lo que suponemos que los otros tres harían también el mismo camino, comunicando al estuario con los puertos de la costa sur de Brasil, fundamentalmente Río Grande y Río de Janeiro. Las cuatro chalupas nos señalan el franco decaimiento de este tipo de embarcación muy práctica para la navegación costera. Una de estas chalupas era propiedad de Trapani quien realizaba los traslados a Ensenada del Barragán. Pedro Trapani se había asociado a Staples y Mac Neile en el saladero instalado en aquella localidad (Barba, 1995: 57).

Es curioso el registro de dos garandumbas aunque las mismas, como es lógico imaginar, no se encontraban en el puerto de Buenos Aires. Una de ellas figura asentada en Arroyo de la China y la otra precisamente en el puerto de Las Conchas.

Respecto a la lancha que figura en el registro cabe destacar que el concepto “lancha” no estipula un tipo definido de embarcación y puede tener el aspecto y el aparejo de cualquier otra nave como también variar considerablemente su tonelaje. El concepto “lancha” aparece frecuentemente en diversos documentos coloniales para definir alguna embarcación en líneas generales. La polacra que figura es una embarcación que puede tener dos o tres palos y seguramente estaría afectada a la navegación del Río de la Plata exterior y en momentos de paz haría la carrera a Montevideo. La chalana que figura en el registro estaba afectada al servicio de puerto.

En cuanto a los barcos de ultramar el resguardo de 1817 nos permite obtener un detalle de los mismos que, aunque no sean motivo de estudio en este trabajo, vale la pena destacar su presencia con objeto meramente ilustrativo:

**Tipos de embarcaciones que realizaban el tráfico de ultramar  
en el puerto de Buenos Aires. Febrero- agosto 1817**

<b>Tipo de embarcación</b>	<b>cantidad</b>	<b>porcentaje</b>
Bergantín	60	56,6 %
Fragata	27	25,5 %
Goleta	18	17 %
Cutter	1	0,9 %
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	

**Fuente:** Idem cuadro anterior

Podemos observar que se reduce la variedad en las embarcaciones con respecto a las naves de cabotaje. Existe una abrumadora mayoría de bergantines, los que constituían el 56,6 % de las embarcaciones, Cabe destacar también que la permanencia de barcos de ultramar en el puerto de Buenos Aires o Ensenada era muy dispar y sus estadías podían oscilar entre 35 y 65 días promedio. De todas las naves registradas en el resguardo 64 provenían de Inglaterra, 12 de Francia, 10 de Estados Unidos, 5 naves españolas eran presas de corsarios y se registró una fragata de guerra inglesa denominada “Anphione” (Barba, 1995: 54).

### **Conclusiones**

El área rioplatense, como espacio de frontera, tuvo características particulares que la distinguieron de otras regiones y otras cuencas portuarias. Todas estas características estuvieron relacionadas con el contexto económico y social que se había gestado en ella en el marco de un espacio geográfico singular y adverso. Los individuos dedicados al tráfico fluvial y las embarcaciones que ellos utilizaban, fueron consecuencia directa de esta situación, tomando ambas características particulares a través del tiempo y generando una dinámica de trabajo con rasgos propios.

Las embarcaciones utilizadas en las regiones o áreas que analizamos fueron modificando su estructura a medida que las circunstancias y la practicidad de las mismas lo requerían y es así que encontramos diferentes tipos en cada región de la cuenca hídrica a través del tiempo.

A pesar de los obstáculos naturales que se les presentaban a los navegantes, y los problemas que la navegación causaba, pocas han sido las intervenciones de la corona o

del gobierno independiente en el regule de la actividad fluvial. La misma siempre se adecuó a las circunstancias y necesidades del momento, como fue el caso de las intervenciones de Azara y Ezcurra en un intento de mejorar la navegación en el estuario, sin embargo estas declamaciones poca influencia tuvieron en el tema en cuestión.

Por otra parte las actividades relacionadas con la navegación se desarrollaron en forma constante y continua a pesar de todos los inconvenientes que se sucedieron en el camino. El largo período de desorden y hostilidades suscitado en el estuario, desde las invasiones inglesas, las guerras de independencia, las luchas civiles, la guerra con el Brasil y posteriormente, los bloqueos navales francés y anglofrancés constituyeron un serio problema para la navegación, a pesar de la situación adversa, la misma debió continuar con ritmo propio para enfrentar todas las vicisitudes.

Las características geográficas del área rioplatense generaron actitudes singulares entre los individuos que surcaban sus aguas. Estos marineros, conocedores de la región, de las corrientes, los bancos de arena y los cambios climáticos tenían absoluta ventaja sobre los marineros foráneos a quienes, el desconocimiento de estas singularidades los podía conducir a varaduras y naufragios. Es por ello que los hombres de río y sus embarcaciones resultaron indispensables no sólo para las tareas cotidianas del tráfico, sino también para la guerra (en donde el aprovechamiento de estos conocimientos podía llegar a constituir una estrategia acertada) y para el tráfico de información en los períodos conflictivos. Durante la Revolución, las guerras de independencia y los posteriores enfrentamientos entre Buenos Aires y el Interior, estos individuos, sus embarcaciones y su habilidad, constituyeron una herramienta clave en cualquiera de los bandos en que les tocara servir.

Somos conscientes que en este breve escrito solamente podemos hacer una somera presentación de la temática, sin embargo consideramos que es importante volver a pensar algunas cuestiones referidas a la navegación del estuario rioplatense. Queda todavía un trabajo por hacer y es trazar un perfil de los individuos que componían este mundo fluvial. Sabemos que esto último no será una tarea sencilla, sobre todo en la búsqueda archivística. Los sectores bajos poco han pasado por los registros coloniales y la mayoría de los hombres del río pertenecían a este grupo social. Sin embargo, el abordaje de esta temática nos permitirá vislumbrar nuevas perspectivas analíticas para comprender mejor ese mundo que se estaba gestando. Tal vez desentramando algunos aspectos dentro de esta perspectiva, podremos entender de manera más clara a esta nueva sociedad que comenzaba a emerger en la región.

---

**Referencias bibliográficas**

- Barba, F.- Mamblona, M (1996). "El Resguardo de Buenos Aires en 1817. Noticias sobre el comercio de importación y exportación" En: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, vol 5, pp. 47-64.
- Bentancur, Arturo Ariel (1999). *El puerto de Montevideo. Los años de la crisis (1807-1814)*, Montevideo, Entrelíneas. Tomo II.
- Cabral, Luis (1881) *Diccionario Naval Argentino*, Buenos Aires.
- Cooney, Jerry (1990). *Economía y sociedad en la Intendencia del Paraguay*, Asunción: Centro paraguayo de estudios sociológicos.
- Enrique Udaondo (1942) *Reseña Histórica del Partido de Las Conchas*, La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Garavaglia, Juan C (1987). *Economía Sociedad y Regiones*, Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Harguindeguy (1972) *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Johnson, Lyman (1974). *The artisans of Buenos Aires during the Viceroyalty (1776-1810)*, Ph. D. The University of Connecticut.
- Jumar et. al. (2004). "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII". *XIX Jornadas de Historia Económica*, San Martín de los Andes.
- Kroeber, Clifton (1967). *La navegación de los ríos en la Historia Argentina*. Buenos Aires: Paidós.
- Longo, Rafael (1995). *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires: Interjuntas.
- Maeder, Ernesto (1981). *Historia económica de Corrientes en el período virreinal, 1776-1810*, Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia
- Mariluz Urquijo, José M (2003). "Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata (1700-1775)". *Temas de historia argentina y americana* N° 2 Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, enero- junio 2003, pp. 95-158.
- Ortega, Néstor (1949). "El tráfico fluvial entre Buenos Aires y Paraguay a fines del siglo XVIII". *Trabajos y Comunicaciones*. N° I, pp.128-141.
- Reitano, Emir (1996). "Navegantes, cartas y derroteros en el Río de la Plata colonial". *Revista de Historia Naval*, Nro 55/56, pp. 81-96.
- Reitano, E. Possamai, P (2015). *Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*, La Plata, Facultad de Humanidades y Cs. De la Educación. Recuperado de <http://www.libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/38>, 14-4-16. p. 8.
- Sidders, Juan C (1983). *Veleros del Plata*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Tejerina, Marcela (2004). *Luso Brasileños en el Buenos Aires Virreinal Trabajo, negocios e intereses en la plaza naviera y comercial*, Bahía Blanca: Editorial Universidad Nacional del Sur.

Turner, F, J (1986). *La frontera en la historia americana*, Universidad Autónoma de Centro América. (Tomado de la versión de la Universidad de Harvard, 1920).

Udaondo, Enrique (1942). *Reseña Histórica del Partido de Las Conchas*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

Wedovoy, Enrique (1955). “Estudio preliminar a Manuel José de Albarden, Nuevo Aspecto del Comercio en el Río de la Plata”, Buenos Aires: Editorial Raigal.

Wentzel, Claudia (1988) *El comercio del Litoral de los Ríos con Buenos Aires: En: El área del Paraná 1783-1821*. En *Anuario del IEHS*, Nro 3 Tandil, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, pp. 161-209

Wentzel, Claudia (1988). “El comercio del Litoral de los Ríos con Buenos Aires. El área del Paraná 1783-1821”. *Anuario del IEHS*, Nro 3, pp.161-210.

### Fuentes editas

Aguirre, Juan Francisco (1949 [1793]). “Diario del Capitán de Fragata Juan Francisco de Aguirre” En: *Revista de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires: Tomo XVIII, N° 45 y 46.

Archivo General de la Nación (1939-57). *Consulado de Buenos Aires Actas-Documentos*. Buenos Aires, Editorial Kraft, 4 Vols.

Arsène Isabelle, Arsène (2001 [1835]). *Viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil 1830-1834*, Buenos Aires: Emecé.

Azara, Félix (1923). *Viajes por la América Meridional*, Madrid: Calpe.

Dobrizhoffer, Martín (1968 [1784]). *Historia de los Abipones*. Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste.

Vidal, Emeric Essex (1999 [1820]). *Buenos Aires y Montevideo*. Buenos Aires: Emecé.

### Fuentes inéditas

#### Archivo General de la Nación

Consulado de Buenos Aires. Sala IX 4.7.4.

Consulado de Buenos Aires. Sala IX 4.7.9.

#### Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires

Cuerpo 3.2. folios 2-50.

Cuerpo 13.1. folio 22.

Cuerpo 3.3.2.folio 120 Cuentas de la lancha Santa Bárbara -1808.

7.4.8.5 Cuaderno de gastos hechos por Francisco Agote en la lancha “Santa Bárbara” – 1808.

Tribunal de Cuentas. Cuerpo 34 Nro. 2319.



**Emir Reitano** es Profesor (1989), Licenciado (1992) y Doctor en Historia (2004) egresado de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata y Master en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (2001). Profesor Titular de Historia Americana Colonial en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Profesor Invitado en la Universidad Torcuato Di Tella. Miembro Correspondiente de la Academia Nacional de la Historia. Ha dictado seminarios de posgrado en universidades nacionales y extranjeras. Ha sido becado por el gobierno portugués y la Organización de Estados Americanos para realizar trabajos de investigación en archivos de Portugal.

Autor del libro *“La inmigración antes de la inmigración. Los portugueses de Buenos Aires en vísperas de la Revolución de Mayo”* (2010); autor de dos libros sobre la política gremial y el gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires (1992/2005); editor junto a Alejandra Mailhe del libro *“Pensar Portugal”. Reflexiones sobre el legado cultural del mundo luso en Sudamérica* (2008); editor también junto a Paulo Possamai del libro, *“Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis”* (2015) y autor de diversos artículos y trabajos referidos a la Historia Americana Colonial publicados en Argentina, Chile, Estados Unidos, México, Uruguay, España y Portugal.

Su tesis de Doctorado *“Los portugueses de Buenos Aires durante el período colonial tardío”* ha sido premiada con el Segundo Premio Academia Nacional de la Historia, obras inéditas. Correo electrónico: [ereitano@lpsat.com](mailto:ereitano@lpsat.com)