

LA DESEMBOCADURA DEL RÍO SALADO (BUENOS AIRES) EN LA DÉCADA DE 1850: ESPACIO ECONÓMICO, AUGE Y DECLIVE DE UN PUERTO ALTERNATIVO

The mouth of the Salado River (Buenos Aires) in the 1850s:
economic space, boom and decline of an alternative port

Antonio Galarza

Universidad Nacional de Mar del Plata – CEHIS – CONICET, Argentina

Resumen: En el artículo se reconstruye el funcionamiento de un puerto en la boca del río Salado (Provincia de Buenos Aires, Argentina) durante la década de 1850. Erigido como alternativa a los bloqueos sufridos por la capital durante las décadas de 1830 y 1840, la desembocadura del Salado se conformó para las autoridades porteñas como un espacio posible para constituir un puerto estable que sirviese para dinamizar el comercio y la economía de la campaña sur bonaerense, e impulsara la ocupación permanente y el crecimiento poblacional de la región.

Palabras clave: Río Salado, puerto, espacio económico, Buenos Aires.

Abstract: This article deals with the functioning of an alternative port in the mouth of the Salado River (Buenos Aires Province, Argentina) during the 1850s. Formed to get around blocks from the capital during the 1830s and 1840s, the mouth of the Salado River represented, for the local port authorities, a space in which to establish a secure port that would serve to boost trade and the economy in the southern Buenos Aires region, stabilizing employment and driving population growth.

Keywords: Salado River, ports, economic space, Buenos Aires.

1. Introducción

Hacia mediados del siglo XIX, el por entonces autónomo Estado de Buenos Aires formaba parte de un más vasto espacio económico rioplatense en vías de progresiva vinculación con mercados externos, compuesto por las economías regionales de las provincias del litoral de la Confederación Argentina, Uruguay y el sur de Brasil, así como por territorios bajo control de los grupos indígenas

de la pampa y la Patagonia, ubicados a ambos lados de la cordillera de los Andes (Bonaudo, 1999; Ternavasio, 2013; Salomón Tarquini y Casali, 2015).

Desde fines del período colonial, la frontera sur bonaerense había encontrado un límite más o menos definido de la ocupación criolla en el río Salado, la cual había avanzado paulatinamente durante la primera mitad del siglo XIX y había llegado a extender el poblamiento hasta la ciudad puerto de Bahía Blanca (Banzato y Lanteri, 2007). Sin embargo, luego de la batalla de Caseros en 1852, la política fronteriza del Estado de Buenos Aires osciló entre el enfrentamiento abierto y la negociación (más obligada que buscada) con las tribus indígenas. La conflictividad en aumento que supuso el cambio de estrategia fronteriza se tradujo en inestabilidad de las relaciones interétnicas en el sur provincial (Belloni, 2010; Rato, 2013), de modo que se tornó un escollo para la extensión de la ocupación y la puesta en producción de las tierras. Ambición cara a las autoridades provinciales durante la década central del siglo, debido al rol central de la producción mercantil agropecuaria en la constitución exitosa de una economía de exportación con capacidad de inserción en un mercado mundial en expansión.

En ese contexto, el objetivo de este trabajo consiste en indagar acerca de la vinculación entre la constitución y funcionamiento de una terminal portuaria en la desembocadura del río Salado y el lugar estratégico que las autoridades del Estado de Buenos Aires le otorgaban al comercio de importación-exportación como factor de impulso al desarrollo económico y poblacional de la región circundante a la cuenca del Salado.

Aspecto poco abordado por la historiografía especializada, la navegación del río Salado y la habilitación de un desembarcadero para el comercio exterior en la rada de la bahía de Samborombón durante el siglo XIX ha sido destacada por trabajos interesados en problemáticas geo e hidrográficas, así como por historiadores dedicados a la reconstrucción de historias locales en clave tradicionalista y panegirista de acontecimientos y personalidades consideradas *fundantes* o destacadas de los pueblos bonaerenses (Moncaut, 1966; Molinari, 1968; Pisani, 1993 y 2006).¹

En las páginas siguientes intentaremos demostrar que la posibilidad de constituir un puerto en la desembocadura del río Salado no solo no resultaba una novedad en la región (puesto que tenía antecedentes en las décadas anteriores), sino que también alentó proyectos gubernamentales para impulsar la navegación de vapor del río, la fundación de poblados aledaños y la necesidad de control impositivo de actividades comerciales. A este fin, el corpus documental consultado resulta diverso. Indagaremos en la legislación sobre el tema emanada en la época, en las actas de las sesiones del poder legislativo provincial (Junta de Representantes), donde se discutieron varios proyectos sobre la temática,

1. A modo de hipótesis, Julio Djenderedjian ha señalado la posibilidad de existencia de fondeaderos en la bahía de Samborombón utilizados para la comercialización de trigo de esa región en el mercado de Buenos Aires. Véase Míguez, Gelman y Djenderedjian (2009: 171-192). El mismo autor brinda un panorama de la evolución de los transportes (entre ellos, las naves de vapor en el río de la Plata) en Buenos Aires hacia mediados del siglo XIX (Djenderedjian, 2013: 122-126).

y en particular en documentos originados en la comunicación entre las autoridades locales de la región estudiada y el poder ejecutivo provincial (informes y comunicaciones entre jueces de paz y la Secretaría de Gobierno).

Esta variedad de documentos consultados nos ha permitido investigar un conjunto de aspectos que dan forma a la estructura del artículo del modo siguiente: en primer lugar, y en línea con estudios propios anteriores sobre la temática (Galarza, 2014), buscamos reconstruir y caracterizar el tipo de comercio y actividades económicas que se desarrollaron en la bahía durante la década de 1850, en especial en el marco de los conflictos que enfrentaron al Estado de Buenos Aires con la Confederación Argentina. En un siguiente apartado se examinan los ingresos fiscales que arrojó la actividad portuaria entre 1853 y 1854, cuando contamos con rica información al respecto, así como se indaga en los primeros proyectos de poblamiento que daban cuenta de la importancia que la región estaba tomando para las autoridades de la época. En el último apartado se estudia el proyecto de navegación de 1857, prestando atención sobre todo a las discusiones de los legisladores provinciales. Se trata de caracterizar el modo en que la potencial navegación del río Salado se configuró, en la agenda de las autoridades de la época, como vía de impulso al poblamiento y desarrollo económico regional por medio de la promoción de actividades de importación y exportación de mercaderías. Tal como señalan Silvestri y Williams (2016: 9), el *ideal saintsimoniano* de comunicación universal, progreso técnico y libre comercio se hallaba, a mediados del siglo XIX, íntimamente asociado a todo lo concerniente al desarrollo de la circulación fluvial.

En trabajos anteriores (Galarza, 2014), hemos reseñado y analizado cómo durante los bloqueos sufridos por el puerto de Buenos Aires durante las décadas de 1820, 1830 y 1840, la desembocadura del río Salado (y la costa bonaerense en general) se convirtió en un desembarcadero (más o menos legal) que buscaba eludir los controles de los sitiadores. Si bien inaugurado al calor de la actividad bélica, el puerto improvisado en la boca del río Salado durante los años 1838-1840 se mantuvo una vez finalizado el bloqueo francés, puesto que se utilizó no solo para la comercialización de productos, sino también para el abastecimiento de carne a las tripulaciones de los navíos del almirante Brown, actividad que, asimismo, dio impulso a negocios de particulares (Galarza, 2014: 13). La presencia de una terminal portuaria en la bahía de Samborombón, además de permitir el incremento de actividades mercantiles, presentó desafíos para las autoridades provinciales, en particular para controlar y gravar el comercio de cueros desarrollado bajo su influencia (Galarza, 2014: 16).

2. Buenos Aires y la Confederación: una guerra de puertos

Tras los antecedentes mencionados, la década de 1850 comenzó con el reconocimiento por parte del Gobierno pos-Caseros de la desembocadura del río Salado como un sitio estratégico donde establecer una delegación de la Aduana. Así lo confirma el decreto de agosto de 1852, que luego del acuerdo firmado en San Nicolás establecía la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay y

en su artículo 2 rezaba: «son Aduanas exteriores: En el mar las que se establecerán en el Salado y Bahía Blanca. En el Río de la Plata, la de Buenos Aires y la de los registros en Martín García».²

El sudeste bonaerense, sin duda, se había visto beneficiado por el tráfico mercantil desarrollado al calor de los bloqueos a la capital, y la continuidad de las operaciones se afirmó en los años posteriores, dado el abaratamiento que significaba la virtual eliminación de los costes por carretas o del pago a troperos que debían trasladar las mercancías o el ganado desde o hacia Buenos Aires. Apenas un mes después de la batalla de Caseros, Jorge Spurr embarcaba mil ovejas en el puerto del Salado, con destino probablemente a la capital o a Montevideo.³ La producción lanera, en auge durante mediados del siglo XIX, había comenzado a despuntar en la provincia de Buenos Aires ya durante las décadas de 1830 y 1840 (Sábato, 1989; Gelman, 1996; Gelman y Barsky, 2003). La posibilidad de embarcar ganado ovino con destino a los puertos de Buenos Aires o Montevideo abría, así, una fuerte posibilidad de aumentar el margen de beneficios de la producción lanar, disminuyendo los altos costes (y tiempos) del transporte terrestre.

Tras el estallido de la revolución del 11 de septiembre, que separó Buenos Aires de la Confederación Argentina, a fines de 1852 las tropas de Hilario Lagos pusieron sitio a la capital y controlaron buena parte de la campaña. Durante los meses que duró el asedio de las fuerzas federales (hasta junio de 1853), la bahía de Samborombón fue escenario del establecimiento de una administración aduanera *rebelde* y alternativa (una vez más) a la de Buenos Aires, que continuaba bajo el control de las fuerzas de los unitarios/liberales.

Los registros del juzgado de paz del partido de Chascomús (lindante a la bahía de Samborombón), durante el período comprendido entre enero y abril de 1853, permiten reconstruir la existencia de vínculos del puerto allí establecido con la capital y Montevideo.⁴ A lo largo de enero y febrero de ese año se registró la llegada de tres navíos provenientes de Buenos Aires, y aunque no se especificó el tipo de mercadería que contenía, sí se dejó constancia de que las embarcaciones y su contenido estaban bajo consignación de dos comerciantes: Manuel Lavié y Antonio Ríos, lo que muestra el relajamiento del bloqueo y la posibilidad de ingresar mercancías a través de la bahía.⁵

Los meses de febrero, marzo y abril, los expedientes del juzgado de paz exhiben una intensa actividad portuaria, dado que el puerto asentado en la desembocadura del río Salado recibió distintas embarcaciones provenientes de Montevideo. El tráfico con esta ciudad (y también con Río de Janeiro) en momentos conflictivos no resultaba una novedad: según Pedro Ximeno, capitán del Puerto

2. Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (ROPBA), año 1852, Decreto del 28 de agosto, pág. 153.

3. Archivo General de la Nación (AGN), sección Estado de Buenos Aires, año 1852, legajo núm. 170.

4. Sobre este punto, adelantamos la existencia de estos registros en Galarza (2014).

5. Las embarcaciones eran los queches *Pepito solo* y *Camilo*, y el paillebot *Pío Nono*, todos de bandera *nacional*. Véase Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA), sección Juzgado de Paz de Chascomús, 39-2-14, ff. del 30 de enero de 1853 y 1 y 3 de febrero de 1853.

de Buenos Aires durante el bloqueo anglo-francés de 1845-1848, diferentes embarcaciones provenientes de la costa oriental habían burlado por entonces el control naval:

[...] en la desembocadura del Salado el 29 de noviembre [de 1846] ancló un pailebote proveniente de Río Grande, y el 18 de enero y el 2 de febrero, dos goletas sardas cargadas de arroz, tabaco y sal, salidas de Río de Janeiro y de Montevideo, consignadas sus cargas a comerciantes porteños; el 7 de febrero atracó en la Atalaya una ballenera nacional salida de Montevideo con un cargamento de flejes para la firma comercial de Juan Souza Días [...].⁶

El tráfico de mercancías para comercializar en la campaña porteña esos meses incluía principalmente azúcar, tabaco, harina y yerba mate, por valores cercanos al millón de pesos, tal como se aprecia a partir de la información del cuadro 1.

Cuadro 1. Arribo de embarcaciones al puerto del río Salado (febrero-abril 1853)

Embarcación	Origen	Bandera	Fecha arribo	Mercancías	Monto	Comerciante
Pailebot 'Mercedes'	-	Nacional	12-feb	Azúcar, tabaco, ginebra, papel	\$ 52.248	Juan Bautista Iriarte
Pailebot 'Margarita'	Montevideo	Uruguay	25-feb	150 barricas de harina	\$ 37.500	Montero y Arteaga
Pailebot 'Río Salado'	Montevideo	Nacional	27-feb	Tabaco, papel, harina	\$ 65.845	Zubelso y Duarme
Goleta 'Río Salado'	Montevideo	Nacional	28-feb	150 barricas de harina	\$ 37.500	Montero y Arteaga
Ballenera 'Luisito'	Montevideo	Uruguay	14-mar	Galletas, tabaco paraguayo, té, canela	\$ 52.611	Antonio Zubelso
Goleta 'Espadarte'	Montevideo	Brasil	14-mar	Bebidas, yerba, galleta, fideos, arroz	\$ 93.725	Manuel Goñi
Bergantín Goleta 'Hidra'	Montevideo	Uruguay	14-mar	Vino, yerba, sal, ginebra	\$ 184.280	José Barbosa
Pailebot 'Mercedes'	-	Nacional	16-mar	Yerba Paraguay, azúcar, ginebra, aceite	\$ 65.486	Juan Bautista Iriarte
Pailebot 'Presidente Giró'	Montevideo	Uruguay	28-mar	Bebidas - tabaco, yerba, galleta, arroz	\$ 49.926	Juan Basavilbaso
Goleta 'Luisa'	-	Nacional	28-mar	Café, yerba, tabaco, bebidas	\$ 96.250	Santiago Lavié
Goleta 'Enrique'	-	Nacional	28-mar	Harina, sal, bebidas	\$ 114.285	José Blanco Casarriga
Queche 'Juanito'	Montevideo	Uruguay	28-mar	Harina, yerba, tabaco, ginebra, vino	\$ 89.255	José Barbosa
Queche 'Manuelita'	Montevideo	Uruguay	16-abr	Sal, yerba, arroz, aguardiente, caña	\$ 48.528	Manuel Sabino
Queche 'Manuelita'	Montevideo	Uruguay	16-abr	Rollos de tabaco	\$ 3.640	Cesario Ganetto
Total					\$ 991.089	

Fuente. Elaboración propia a partir de HPBA, sección Juzgado de Paz de Chascomús, 39-2-14, folios varios.

6. Archivo del Instituto de Historia Emilio Ravignani (AIHER), Copias del Ministerio de Relaciones Exteriores, carpeta VIII, legajo B, Informe de Pedro Ximeno y Pedro Bernal, reproducido en Colli (1978: 238).

En el ámbito de la misma bahía de Samborombón, también el puerto de Ajó funcionó como fondeadero de embarcaciones y sitio de operaciones de carga y descarga. En octubre de 1853, el reclamo de una deuda al exjuez de paz del partido de Ajó, Gregorio Girado, deja entrever la actividad portuaria en aquel punto: «remite adjunta la cantidad de ciento sesenta y cuatro pesos q^e adeudaba el ex Juez de Paz Dn Juan G. Girado de derechos de embarques del puerto de Ajó durante el sitio del rebelde Lagos, por lo q^e queda chancelada la cuenta».⁷

Teniendo en cuenta las declaraciones y registros, tanto en la boca del Salado como en el puerto de Ajó, puede asegurarse que la rada de Samborombón se había convertido en un espacio portuario significativo durante el conflicto por la secesión del Estado de Buenos Aires de la Confederación Argentina. Paralelo a ello, y demostrando la centralidad que el comercio portuario jugaba en el conflicto, desde el 27 de diciembre de 1852 el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires decidió cerrar la operación de todos los accesos portuarios comprendidos en el territorio bajo su control: entre la boca del Riachuelo, al sur, y el puerto de las Conchas, en el norte. A fin de regular la entrada y salida de mercancías, y buscando limitar el acceso de los sitiadores a víveres:

[...] para cortar el criminal abuso que se hace proveyendo á los sublevados de víveres y demas artículos de guerra, el Gobierno ha acordado y decreta: Art. 1. Mientras duren las presentes circunstancias quedan cerrados los puertos desde la Boca del Riachuelo hasta el rio de las Conchas inclusive, limitándose el embarque y desembarque á los puntos de la Aduana y Capitanía del Puerto.⁸

Unos días después, también por decreto, se extendió la prohibición hasta el puerto de San Nicolás, en el norte de la provincia.⁹ De modo complementario, se buscó facilitar la entrada de mercaderías de consumo popular desde la campaña, con la intención de erosionar el sitio a través de la eliminación y/o rebaja (temporal) de aranceles a la introducción de alimentos, vía terrestre, sobre todo de carne y harinas.¹⁰

En enero de 1853, con el fin de canalizar la salida de cueros acumulados en depósitos y saladeros, las autoridades de la ciudad reabrieron los accesos de la boca del Riachuelo y del puerto de las Conchas: «Se permite la estraccion por los dichos puertos, de los frutos del país, y de cualquiera otros efectos de comercio que se hallen detenidos en los saladeros y depósitos, a consecuencia del decreto de 27 del próximo mes pasado».¹¹ Sin embargo, la reapertura de la actividad portuaria implicó el aprovechamiento para la comercialización de «frutos del país» provenientes de la campaña, lo cual demostraba que la porosidad del sitio perjudicaba a la vez que beneficiaba a ambos bandos beligerantes (los sitiadores podían abastecerse de víveres importados, así como introducir mer-

7. AGN, sección Estado de Buenos Aires, expediente núm. 4583, f. del 10 de octubre de 1853.

8. ROPBA, Decreto del 27 de diciembre de 1852, pág. 231.

9. ROPBA, Decreto del 29 de diciembre de 1852, pág. 234.

10. La eliminación de aranceles se estableció por el término de quince días. Véase en ROPBA, Decreto del 27 de diciembre de 1852, pág. 231.

11. ROPBA, Decreto del 23 de enero de 1853, pág. 7.

cancias a la ciudad para obtener dividendos), por lo cual la prohibición de la actividad portuaria en ambos accesos se restableció a partir del mes de marzo:

El Gobierno [...] considerando [...] que los rebeldes se aprovechan de esta franquicia para espendir el producto de sus espoliaciones a los defensores de las instituciones de la Provincia, proporcionándose por este tráfico infame, recursos para continuar la guerra, ha acordado y decreta: Art. 1. Se conceden ocho días desde la fecha de este decreto para extraer por los dichos puertos los frutos que aun se conserven depositados en saladeros y barracas. Art. 2: Vencido el término señalado, queda restablecido en todas sus partes el decreto de 27 de diciembre último.¹²

El fin del asedio de las tropas de la Confederación Argentina sobre la capital de Buenos Aires durante el mes de junio marcó el fin de la actividad portuaria en la bahía de Samborombón, desarrollada al calor de las fuerzas federales. Por decreto, el fortalecido Gobierno provincial ordenó el cese del funcionamiento de los embarcaderos alternativos al de la capital:

Art. 2º: El puerto de la capital continuará siendo el único habilitado para la carga y descarga de buques procedentes de puertos extranjeros, ó que se dirijan á ellos [...] Acúsesse recibo, comuníquese a los Jueces de Paz de los Partidos de la Costa al Sud, y Norte de la Provincia, cuyos puertos hubieran sido ilegalmente habilitados por los cabecillas de la rebelión, recomendándoles su más puntual cumplimiento.¹³

Sin embargo, las operaciones en la bahía continuaron, inicialmente, de modo ilegal. Así lo confirman las palabras del legislador Ireneo Portela en julio de 1853, cuando señalaba la preocupación por la comercialización de cueros a través del fondeadero establecido en la boca del río Salado: «los delincuentes están impunes, y aunque soy enemigo de sangre, no puedo mirar con indiferencia que no se enjuicie a los criminales según su clase. Hay extracción de cueros por el Salado y urge contener estos abusos».¹⁴ El control de la salida de cueros a través del puerto del Salado, tal como señalamos anteriormente, ya había suscitado problemas para las autoridades durante los bloqueos portuarios de las décadas de 1830 y 1840:

[...] buques salidos desde el Salado: el 5 de diciembre [de 1846] una goleta brasileña despachada por la firma Sá, Pereyra y Meyrelles que llevaba a bordo 2.070 cueros al pelo; el 29 de enero una goleta sarda y el 5 de febrero otras dos de la misma bandera con destino a Brasil y a Génova, cargadas con cueros y sebo, despachadas por los exportadores Chapeaurrouge, Pietranera, Piaggio y Cía.¹⁵

La continuidad de actividades portuarias es confirmada también por el reglamento del resguardo de Aduana, sancionado en septiembre de 1853 (apenas un

12. ROPBA, Decreto de 24 de febrero de 1853, pág. 22.

13. AGN, sección Estado de Buenos Aires, expediente núm. 3888, f. del 4 de agosto de 1853. En el decreto se detallan los partidos con accesos portuarios. En el norte: San Isidro, San Fernando, Conchas, Capilla, Baradero, San Pedro, San Nicolás. En el sur: Quilmes, Ensenada, Magdalena, Chascomús, Monsalvo, Ajó, Mar Chiquita, Lobería, Bahía Blanca, Patagones.

14. *Actas de Diario de Sesiones de la Sala de Representantes de Buenos Aires* (ADSSR), sesión del 20 de julio de 1854, pág. 68.

15. AIHER, Copias del Ministerio de Relaciones Exteriores, carpeta VIII, legajo B, Informe de Pedro Ximeno y Pedro Bernal. Reproducido en Colli (1978: 239).

mes después del decreto de cierre de los accesos portuarios), el cual establecía un oficial y un guarda para los diferentes puntos de la provincia que contaban con puerto donde se realizaban operaciones de comercio exterior. Tanto la entrada del Riachuelo como Barracas, en la ciudad, como los partidos de Ensenada, Olivos, San Isidro-San Fernando-Conchas, Baradero, Zárate, San Pedro, San Nicolás y la desembocadura del río Salado contaban con un oficial y un guarda para el registro de navíos.¹⁶ De esta manera, el Gobierno porteño sancionaba (y reconocía) legalmente una práctica que se había mantenido aún pese a la prohibición.

3. Los ingresos impositivos en 1853-1854

La información más significativa del tipo e intensidad de las actividades portuarias a lo largo de los años siguientes está dada, nuevamente, por los informes de las autoridades locales elevados al Gobierno de la capital.

Los partes de novedades enviados desde los juzgados de paz permiten observar los ingresos por aranceles que la exportación y la importación generaron a través del puerto del Salado. Durante el mes de agosto de 1853, los fondos recaudados remiten a deudas o bien a la actividad portuaria bajo control *rebelde*, entre diciembre de 1852 y junio de 1853: «Nota al ministro de Hacienda remitiéndole cuarenta mil pesos que ha entregado Dⁿ Francisco Madero, remitidos por Dⁿ Isaías Elía como producto recibido en la Aduana que los rebeldes establecieron en el Salado».¹⁷ No obstante, dejan en evidencia la continuidad de la figura de un recaudador de aranceles en la costa bonaerense luego de restablecido el control unitario, tal como lo era Isaías de Elías. Así lo confirmaría tres días más tarde el juez de paz de Chascomús en una misiva al Gobierno de la capital:

También debo hacer presente a V.E. que Don José Casagemas facultado por el Sr Receptor Don Isaías de Elías para cobrar los derechos que adeudan de introducción por la Voca del Salado se halla en la dificultad de realizar dha comisión en virtud de que los interesados deudores le piden presente autorización del Superior Gobierno.¹⁸

El mismo juez de paz, Crisóstomo Arístegui, informaba en 7 de agosto sobre la existencia de embarcaciones en la bahía que esperaban autorización para descargar mercancías: «El Juez de Paz de Chascomús [Crisóstomo Arístegui] expone que hallándose en la boca del Salado algunos buques cargados, procedentes de Montevideo, pide que el Gob^o adopte una resolución sobre el caso, pues los dueños de la carga se perjudican con la demora». Además, dejaba claro que la carga de los navíos se enviaba «para este destino y para el Pueblo de Dolores» y se explainaba en las razones de ahorro de costos que significaba des-

16. ROPBA, Decreto de 23 de septiembre de 1853, pág. 87.

17. AGN, sección Estado de Buenos Aires, expediente del 4 de agosto de 1853, núm. 3891.

18. *Ibidem*, expediente del 7 de agosto de 1853, núm. 3923.

cargar en el Salado: «pues son vecinos honrados y laboriosos que solo interesan evitar los perjuicios q^e se le originarían de tener q^e pasar a descargar a ese Puerto para transportar luego a este destino». La respuesta favorable del Gobierno no se hizo esperar, y dejó claro que la autorización debía traducirse en el cobro de gravámenes correspondientes: «se concede el permiso solicitado, y comuníquese al receptor del Salado esta resolución para el cobro de los derechos de importación, y remisión del importe de ellos a esta ciudad».¹⁹

La posibilidad de embarcar productos por el puerto del Salado impregnó un dinamismo a la región que se tradujo en la comercialización de productos de consumo a costos más bajos que los ingresados vía la capital (hacia Chascomús y Dolores), en una intensa actividad portuaria que generaba eslabonamientos,²⁰ y también, por ejemplo, en el funcionamiento de un saladero en la costa de la bahía, propiedad de uno de los productores más importantes de la zona, José Gregorio Lezama. Sin embargo, por decreto de agosto de 1853, las autoridades decidieron suspender las actividades de los saladeros en la campaña,²¹ ante lo cual Lezama solicitó, infructuosamente, se le permitiese continuar con su establecimiento: «y los graves perjuicios q^e sufre por el decreto ultimo sobre los saladeros en la campaña, sin embargo de q^e lo acata y respeta, [Gregorio Lezama] pide se suspendan temporalmente sus efectos en cuanto el estab.^{to} q^e tiene en la Boca del Río del Salado».²²

A principios de 1854, las entradas por cobro de impuestos a la importación y exportación de mercancías continuaban arrojando buenos dividendos. Así lo evidencia el envío de fondos por parte del juez de paz de Chascomús, de 87.000 pesos en enero de ese año (en letras de pago) y de más de 47.000 pesos en febrero, por derechos de introducción.²³ También el apostadero en el Tuyú (en la boca del río Ajó) continuó con sus actividades estos años. Días después del pedido de Lezama para continuar con su saladero, otro productor de renombre de la región, Mariano Fernández, solicitó embarcar por el puerto del Tuyú una gran cantidad de ovejas con destino a Montevideo, donde había establecido negocios con otros hacendados:

Don Mariano Fernández expone que ha formado un contrato con hacendados del Estado Oriental por la venta de dos mil ovejas q^e debe poner en aquel destino de su cuenta sacadas de su

19. *Idem*.

20. Hemos analizado los eslabonamientos que la actividad portuaria producía en la región del Salado a lo largo de la década de 1840 en Galarza (2014). Entre las principales cabe mencionar la proliferación de carretas/carreteros empleados en el transporte de mercancías y la contratación de balsas para bajar las mercaderías de las embarcaciones de mayor porte, así como la presencia de prácticos que guiaban a los navíos para evitar que encallasen en aguas poco profundas.

21. ROPBA, Decreto del 18 de agosto de 1853, pág. 66. En su artículo III establecía: «suspendese, por ahora, todo trabajo en los establecimientos de saladero y grasería de vapor en la campaña». La prohibición se mantuvo hasta marzo de 1854. Véase en ROPBA, Decreto del 18 de marzo de 1854, pág. 15.

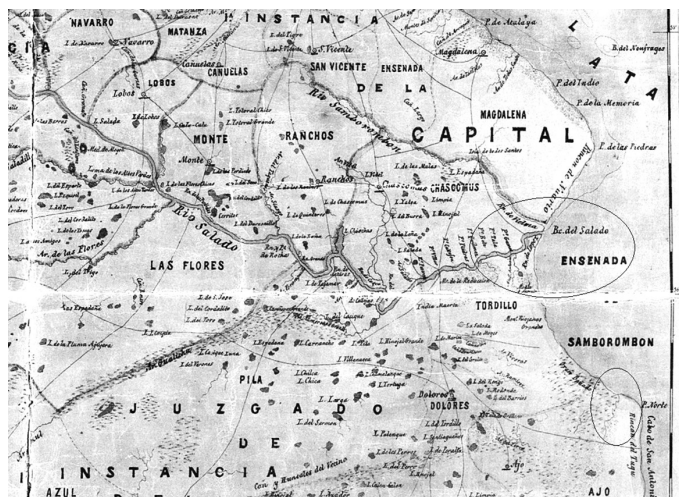
22. AGN, sección Estado de Buenos Aires, expediente del 22 de agosto de 1853, núm. 4113.

23. *Ibidem*, expediente núm. 6240, del 26 de enero de 1854, y expediente núm. 6614, del 22 de febrero de 1854. En este último, los fondos se dividían en \$ 32.335 en efectivo y un pagaré por \$ 15.515.

establecimiento denominado “Potrerillo”, embarcándolas por el Puerto del Tuyú, con tal motivo suplica se le conceda el correspondiente permiso.²⁴

La actividad en Tuyú era confirmada en 1857 por el senador Amancio Alcor-ta al discutirse, en la Cámara de Representantes de la Provincia, un proyecto sobre la exploración de los ríos provinciales: «El [río] Tuyú es frecuentado por algunos buques, y hace pocos días que ha llegado uno a éste puerto: explorán-dolo, sería conocido de todos con mucho beneficio para los pueblos de Dolores y Tandil».²⁵

Figura 1. Ubicación de la boca del río Salado y del río Ajó sobre la bahía de Samborombón. Mapa de José Álvarez de Arenales y Nicolás Grondona, 1862.



Fuente: http://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000166569&local_base=BNA01 (consulta: 8 de octubre de 2018).

Pese a las idas y venidas en las habilitaciones para la actividad portuaria hacia mediados de la década de 1850, para las autoridades provinciales la posibilidad de funcionamiento de un puerto permanente en la desembocadura del Salado representaba un potencial impulso al desarrollo económico y poblacional de la región. Por esta razón, en 1856 tomó impulso el proyecto de fundar un pueblo sobre el llamado Rincón de López, una rica parcela de tierras comprendida entre el Tordillo y la boca del Salado (figura 1) caracterizada por la fertilidad y abundancia de pasturas, y donde el ganado se reunía en tiempos de sequías. El Gobierno ordenó conformar una comisión para delinear el ejido²⁶ y disponer el

24. *Ibidem*, expediente núm. 4192, del 26 de agosto de 1853.

25. ADSSR, sesión del 2 de julio de 1857, pág. 83.

26. Sobre las características de la colonización ejidal en Buenos Aires, véase: Aliatta, 2010. Sobre las características de los poblados fundados y formados en Buenos Aires, especialmente durante la segunda mitad del siglo XIX, véase Pesoa (2014).

reparto de solares entre los futuros pobladores, pero la obra definitiva debió esperar hasta la década de 1860 para cristalizarse.

No obstante, las razones expresadas para dar impulso a la fundación en 1856 permiten apreciar el interés gubernamental por constituir un puerto estable en la región:

Considerando el Gobierno que sería de la mayor conveniencia a la campaña del Sud, y a la riqueza toda del Estado, poblar el terreno inmediato a la desembocadura del Río Salado, para poder habilitar un Puerto para el comercio interior y exterior, ha acordado y decreta: Art. 1. En el terreno conocido con el nombre Rincón de Lopez en la desembocadura del Salado y sobre la margen derecha de este río, se trazará una ciudad con ejido de cuatro leguas cuadradas que llevará el nombre de Villa Castelli.²⁷

El proyecto reflejaba las ambiciones de las autoridades por poblar y dinamizar la economía del territorio bonaerense en general y de la región circundante al Salado en particular, donde se pretendía consolidar la ocupación estable para extenderla a terrenos allende el río. La iniciativa se entroncaba, además, con el impulso que el Gobierno intentaba dar a la venta de tierras públicas en el interior del Salado, muchas de ellas otrora en enfiteusis. En su artículo 1.º, el proyecto de ley debatido en agosto de 1857 en el Senado y la Cámara de Representantes rezaba:

Hasta que se sancione la Ley General de Tierras, el Gobierno procederá á vender á los enfiteutas o poseedores que lo solicitasen, cien leguas cuadradas de los terrenos de propiedad pública existentes al interior del Salado, por el precio, cuando menos, de doscientos mil pesos legua cuadrada, o a ciento veinticinco pesos cuadra cuadrada de ciento cincuenta varas por costado.²⁸

De este modo, la proyección de un poblado y de un puerto habilitado para el comercio exterior permitiría la valorización de las tierras, lo cual aumentaría el interés de los particulares por adquirirlas. Así se refería el senador Alcorta sobre la conveniencia de «llamar la atención» con la erección de un puerto en el Salado, a fin de atraer pobladores que laboraran la tierra:

Los Estados Unidos han contribuido mucho á llenarse de población por estos medios y por los de memorias escritas sobre la misma materia ¿Y cómo se ha llenado de población la California? Publicando por mil bocas la abundancia del oro de sus minas, y disminuidas estas, los últimos venidos han tenido que esplotar la tierra, y la tierra les ha producido tanto como el oro. Puede suceder aquí lo mismo, pues que tenemos tierras en abundancia, el caso es llamar la atención.²⁹

27. ROPBA, Decreto del 3 de junio de 1856, pág. 54.

28. ADSSR, sesión del 6 de agosto de 1857, pág. 178. El destino de los fondos se repartiría así: el 10% se destinó a fondos municipales de escuelas, dos tercios del producto restante fue para el pago del empréstito a la casa Baring Brothers & Co., y el destino del resto sería dispuesto por las Cámaras. En 1859, el Gobierno impulsaría la venta de las tierras al «exterior» del Salado. Sobre ambas leyes, véase Banzato (2013, III: 282).

29. ADSSR, sesión del 2 de julio de 1857, pág. 85. La *fiebre del oro* en California, Estados Unidos, tuvo lugar entre 1848 y 1855, y dio lugar a un inmenso movimiento de recursos humanos y materiales hacia la región para beneficiarse de la extracción del metal. Sobre este tema hemos consultado Rawls y Orsi (1999).

El reglamento del resguardo de 1856 permite observar la continuidad de la presencia de un oficial a cargo y de un guarda en la boca del Salado, que, tal como señalamos, ocurría desde 1853.³⁰ La normativa establecía la exclusividad de la capital y de San Nicolás para recibir mercancías de ultramar, pero permitía el embarque de «frutos del país» (principalmente cueros) por todos los puntos donde hubiese casillas de resguardo. Hasta el año 1862 inclusive, el resguardo siguió manteniendo una casilla de control en la boca del Salado y el Ajó, según lo confirman tanto el registro oficial como los diarios de sesiones de la Cámara de Representantes, donde se establecieron los precios de los alquileres de cada una (\$ 250 en la ría de Ajó y \$ 100 en el río Salado).³¹

85. Quedan exclusiva y rigurosamente habilitados para todo desembarque de efectos de ultramar, el punto de la casilla principal en la capital y el de San Nicolás de los Arroyos. 86. El puerto de la Ensenada, a más del comercio interior, queda habilitado para el embarque de ganados de toda especie. [...] 88. Los embarques de frutos del país podrán hacerse, previo el correspondiente permiso del Colector, por todos los puntos donde haya Resguardo.³²

4. El proyecto de navegación del Salado de 1857

A mediados de 1857, la legislatura bonaerense discutió un proyecto para habilitar la navegación del río Salado con un barco de vapor. La compañía Aspiazú, Hoevel & Cía. solicitó que se le otorgase la exclusividad de la navegación de vapor por el Salado durante diez años a cambio de brindar algunos servicios de transporte.³³

El proyecto de navegación se vinculaba a los intereses del Gobierno de fomentar la población en la región, incentivando las actividades económicas vinculadas al comercio de importación-exportación, que, según propugnaban, llevarían el «progreso y la civilización» a la población bonaerense. Impulsado por Alcorta y con el visto bueno de la Comisión de Hacienda de la Cámara de representantes, la propuesta contó de entrada con la oposición de Dalmacio Vélez Sarsfield, quien señaló que la solicitud, amén de no sustentarse en informes sólidos acerca de la geografía de la región, chocaba con el principio de la libre navegación de los ríos:

Es preciso pues, que entremos al fondo de la cuestión, y lo primero que se presenta, es la navegación del Salado, destruyendo nuestros principios. Cuando hemos dicho, sea libre la navegación de los ríos, precisamente vamos a dar un privilegio exclusivo [sic] para la navegación del Salado. [...] Los ríos son caminos públicos, dijo Pascal, son vías públicas que la Providencia ha señalado para que los habitantes interiores puedan descender á los centros, con sus indus-

30. ROPBA, reglamento del resguardo de 1856, capítulo primero, pág. 95.

31. ROPBA, Ley de Presupuesto para 1862 del 29 de noviembre de 1861, pág. 230. ASSR, proyectos sancionados en 1861, pág. 29.

32. ROPBA, reglamento del resguardo de 1856, capítulo sexto, pág. 104.

33. La empresa se comprometía a conducir gratis la correspondencia pública y trasladar mercaderías del Estado por el 50% del flete cobrado a particulares, así como a trasladar a miembros de las Fuerzas Armadas por el 50% del pasaje. Véase en Moncaut (1966: 61).

trias. Nosotros no podemos quitar este camino público a los habitantes de los países interiores, y digo mas: las Cámaras no tienen facultad para hacerlo, y si las actuales dan un privilegio, otro Cuerpo Legislativo puede decir que es nulo y de ningún valor.³⁴

La intervención de Vélez Sarsfield expresa la idea que las autoridades del Estado de Buenos Aires tenían sobre los ríos en general y sobre el Salado en particular: una arteria clave para el desarrollo poblacional y de las producciones locales («industrias»). La afirmación coincidía con el tono de las palabras que, años antes, había vertido Domingo F. Sarmiento acerca de la importancia de las vías fluviales:

Toda la vida va a transportarse a los ríos navegables, que son las arterias de los estados, que llevan a todas sus partes y difunden a su alrededor movimiento, producción, artefactos; que imprevisan en pocos años pueblos, ciudades, riquezas, naves, armas, ideas.³⁵

Es por ello que para Vélez Sarsfield otorgar el monopolio de la navegación de uno de los principales ríos de la pampa bonaerense a una empresa privada implicaba poner un coto al potencial que la vía fluvial representaba para el desarrollo de los pueblos de la campaña. En respuesta a Vélez Sarsfield, Alcorta señaló que el proyecto buscaba mejorar los transportes entre la ciudad y la campaña, y que a ese punto había atendido la comisión de Hacienda al aprobar la propuesta:

Ha tenido presente [la comisión] que el privilegio exclusivo es contrario a los principios adoptados por Buenos Aires, que era contrario a la libre navegación de los ríos, pero no obstante ha visto la dificultad que había para transportar los frutos del país y las mercaderías de aquí, con respecto a los pueblos del Sud de la campaña, y creyendo que el modo más fácil de hacer estos transportes sería por el Río Salado, o haciendo practicable su navegación, había resuelto adoptar el Proyecto, pues que a más venía sancionado por la otra Cámara.³⁶

La discusión se desplazó entonces a la viabilidad del proyecto, más allá de la intención de fomentar la economía del sur bonaerense y su articulación con el comercio a gran escala, que se presentaba como un principio compartido por los miembros de la legislatura. Vélez Sarsfield señaló la ausencia de estudios serios que dieran sustentabilidad al proyecto y subrayó el desconocimiento que se tenía sobre las características de la cuenca del Salado, así como sobre las particularidades de su desembocadura y las condiciones de su navegabilidad. Argumentaba, además, que el proyecto de ley no comprometía a la empresa a saldar ninguna de estas carencias, puesto que no la impulsaba a realizar estudios, ni obras de infraestructura que mejorasen la accesibilidad de las embarcaciones por la vía fluvial:

Lo que ellos ofrecen no vale nada, no se obligan a hacer ninguna obra, a gastar un peso y de cierto no lo gastarán. Esta es otra consideración que propongo al juicio de la Cámara; proba-

34. ADSSR, sesión del 13 de junio de 1857, pág. 61

35. Reproducido en Silvestri y Williams (2016: 9).

36. ADSSR, sesión del 13 de junio de 1857, pág. 63.

blemente no les hace cuenta quitar ningún obstáculo para la navegación, pues precisamente ése es el negocio, dejar el obstáculo que hoy exista, para que solamente pueda ser vencido por vapores.³⁷

Y agregaba críticas sobre la necesidad de implementar mejoras a la accesibilidad de la boca del río, puesto que las características de la barra (sedimentos depositados por el Salado en la bahía de Samborombón) impedían el fácil acceso y la permanencia de los buques en la rada. Ante esta situación, consideraba que limitar la entrada de las embarcaciones al río se traduciría en un virtual impedimento de la navegación, tanto de los vapores como de los barcos de vela:

[...] el Salado está a 36 leguas de buenos aires y a 25 sólo de Montevideo. Su boca es una rada abierta donde no pueden estar los buques que vengan de Montevideo; que es preciso que entren para encontrar un puerto seguro. Un vapor que venga de Montevideo tiene necesidad de entrar al río como a puerto, pero no puede hacerlo porque es [Si se aprueba el proyecto] un privilegio exclusivo de navegación. Queda, pues, destruida la navegación a vâpor de costa a costa, porque no puede ir el vapor a estarse parado en la boca.³⁸

Proponía, en lugar de conceder el monopolio de la navegación, que los particulares se comprometiesen a implementar mejoras (una esclusa, por ejemplo) a cambio del cobro de un peaje. Vélez Sarsfield sostenía que dicho acuerdo permitiría, luego de la finalización del contrato, que las obras de infraestructura quedasen en manos del Estado y facilitarían la navegación y el comercio en la zona:

Hay cinco leguas desde la boca hasta el Paso de las Piedras; este es el obstáculo para la navegación del Salado. Cuando hay mucha corriente, necesita el buque ser singlado por diez o doce caballos: un buque de vapor fácilmente le remolcará hasta el paso llamado "Callejón" donde se encuentran las lomadas que presentan buen camino para Chascomús y Dolores. [...] Hágase una esclusa antes del "Paso de las piedras", para que los buques puedan pasarlo; remunérese a la empresa poniendo un peage a los que usen de esa esclusa. De lo contrario, después de dado el privilegio, va a quedar el Salado lo mismo que está hoy.³⁹

El proyecto fue rechazado y devuelto a la comisión de Hacienda, con la solicitud de que se realizaran los estudios pertinentes de exploración y conocimiento del río Salado, a fin de sustentar el proyecto. La respuesta de la compañía fue presentar un plan de mejoras, el cual incluía la exploración hasta el paso Callejón, ubicado a 25 leguas de la desembocadura; la elaboración de un plano exacto y detallado; el balizamiento del río; y obras de canalización para hacer navegables los diferentes pasos.⁴⁰

Según Carlos Moncaut, el proyecto de la compañía Aspiazú, Hoevel & Cía. alen-
tó, durante los meses en que se discutió la propuesta, a diferentes comerciantes a hacer incursiones e investigar la navegación del Salado. En diferentes periódicos de la época se habrían ofrecido oportunidades de colocar mercaderías tanto en

37. *Ibidem*, pág. 62.

38. *Idem*.

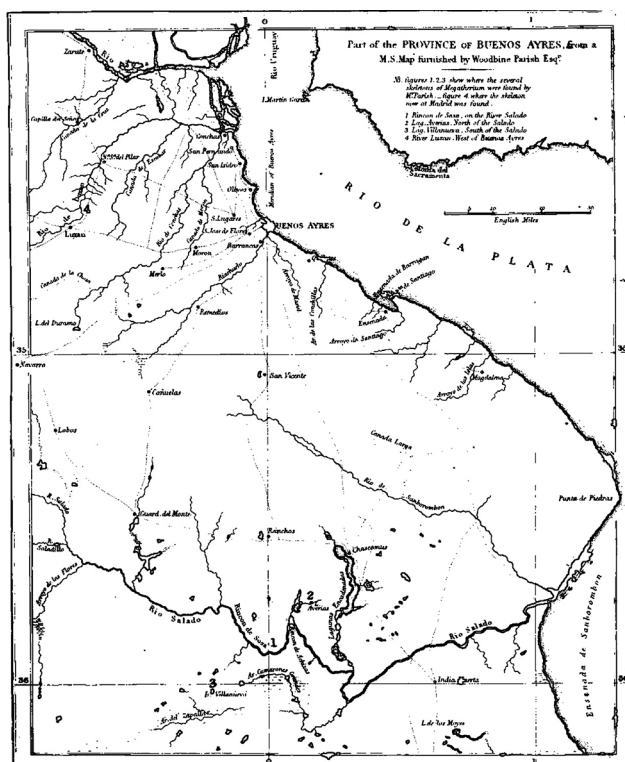
39. *Ibidem*, págs. 62-63.

40. Detalles citados en Moncaut (1966: 64).

Chascomús como en Dolores a través de pailebotes y balleneras, aprovechando el caudal crecido de las vías fluviales, fruto de las inundaciones de ese año. Incluso las propuestas más optimistas contaban con alcanzar el pueblo de Azul:

Expedición fluvial: salen hoy con una flotilla aventurera a navegar el Salado, exploradores que traerán, si son felices, mejores resultados que las que oficialmente han querido dotarse con la intervención del Estado. El vapor “Yerba”, un pailebot y una ballenera son los héroes de la jornada. Desembarcarán Salado adentro 2.000 arrobas de carga con destino a Dolores. Continuarán la expedición adelante remontando el Salado, en busca de unas lagunas encadenadas por donde cuentan llegar a Chascomús con el resto de la carga; y si el arroyo Gualiche está navegable como el capitán de la expedición se promete, la ballenera llegará al Azul.⁴¹

Figura 2. Mapa de Arrowsmith.⁴²



Fuente: Parish, 1852: 924.

Finalmente, pese a la oposición de Vélez Sarsfield, el proyecto fue aprobado con las modificaciones propuestas por la compañía Aspiazú. El buque de vapor

41. Publicado en el diario *El Nacional Argentino*, del 21 de julio de 1857, reproducido en Moncaut (1966: 64).

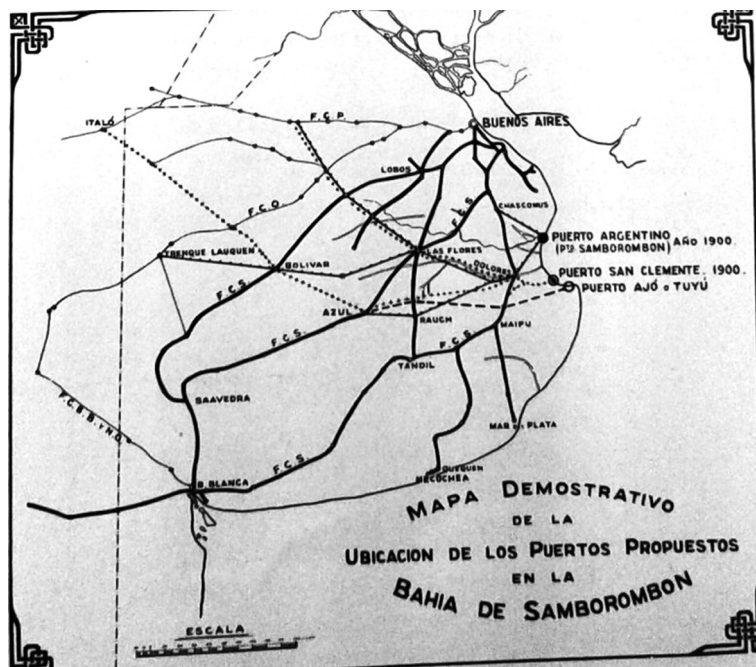
42. «The Provinces of the Rio de la Plata and adjacent countries. Chiefly from the map constructed by J. Arrowsmith for Sir Woodbine Parish».

hasta 1862 la bahía de Samborombón contó con casillas de resguardo por donde se podían realizar operaciones de comercio exterior.

La llegada del Ferrocarril del Sud, en diciembre de 1865 a Chascomús, y en 1874 a Dolores (Rogind, 1937), inauguró un nuevo período en el que la posibilidad del ahorro de fletes a través de la navegación del río Salado pareció quedar definitivamente atrás. Los nuevos *camino de hierro* inaugurados en la década de 1860 promovieron la circulación de mercancías sobre la base de nuevos costos y formas menos atadas a los vaivenes climáticos, y dejaron atrás las carretas y las recuas de ganado como medios principales.

Gracias al ferrocarril, los circuitos mercantiles de la campaña bonaerense se consolidaron, y con ello, también la conformación de un modelo económico agroexportador que logró insertarse de manera relativamente exitosa en el mercado mundial. De este modo, la utópica posibilidad de la navegación de los ríos interiores para el tráfico mercantil a grandes distancias y para el comercio exterior quedó atrás.

Figura 4. Ubicación de los proyectados puertos en la bahía de Samborombón.



Fuente. Rogind, 1937: 325.

Sin embargo, restaba aún un último capítulo en los emprendimientos para establecer un puerto en la bahía de Samborombón. A principios de siglo xx se recuperó la idea de dotar de un puerto a la misma, en este caso, por partida doble: en 1900 se intentó erigir un puerto en San Clemente del Tuyú, y entre 1910 y 1912, a partir de un proyecto sancionado por el Congreso nacional, se otorgó

a una firma privada la concesión para construir un puerto de aguas profundas en la boca del Salado, que se llamaría Puerto Argentino (figura 4). La ley contemplaba, además, la construcción de un conjunto de ramales férreos que conectarían la terminal portuaria con Chascomús, Trenque Lauquen, Azul y Junín, lo cual posibilitaba la conexión vía ferrocarril de buena parte de la campaña directamente con la terminal portuaria, sin necesidad de pasar por la capital.⁴⁵ Ambos objetivos acabaron abandonados, por lo costoso de las obras y por problemas en la obtención del financiamiento necesario para su ejecución.

5. Palabras finales

Durante el siglo XIX, al calor de los vaivenes político-bélicos de la región rioplatense, la desembocadura del río Salado se constituyó en desembarcadero más o menos estable de navíos que conectaban la campaña sud bonaerense con la capital y con el circuito comercial Montevideo-Río de Janeiro.

Con la experiencia acumulada durante los bloqueos a Buenos Aires de las décadas de 1820, 1830 y 1840, la actividad portuaria en la bahía de Samborombón continuó durante la siguiente década tanto en la desembocadura del Salado como en la del río Ajó. Y si bien la salida de productos ganaderos (principalmente ovinos) ocupó un lugar importante en las cargas de las embarcaciones que transitaban por la bahía, los registros documentales permiten afirmar que fue el comercio de importación de artículos para el consumo en los pueblos de la campaña (Dolores, Chascomús, Tandil) el principal animador de los intentos de navegación comercial del Salado. Fue así que, en pos de regular y gravar estas actividades comerciales, los titulares del Estado de Buenos Aires establecieron controles aduaneros estables en la desembocadura del río, en especial entre 1853 y 1862.

El interés de los gobiernos no se agotaba en el mero beneficio tributario. La posibilidad de navegación de los ríos interiores de la pampa húmeda se insertó de lleno en la temática (cara a la época) de la necesidad de poblar el territorio y consolidar su ocupación y economía. Las vías fluviales del sur de la provincia eran vistas como arterias nodales para un estado en construcción, tal como lo señaló Domingo F. Sarmiento. Mediante los ríos podría consolidarse el asentamiento de pobladores, el comercio y las *industrias* locales.

Fue así como los diferentes gobiernos buscaron alentar proyectos de navegación del Salado y la posibilidad de constituir una terminal portuaria en su desembocadura, en razón de estrategias de ocupación y apropiación del territorio bonaerense en un contexto en el que el propio Estado se hallaba en vías de consolidación. Al parecer de las autoridades de la época, la oportunidad de afianzar la presencia estatal se hallaba íntimamente vinculada al impulso de lo que se consideraba como la piedra basal del desarrollo económico: el fomento de una economía agropecuaria exitosa en la pampa húmeda, medido su éxito a partir de la inserción en el mercado mundial.

45. Detalles extraídos de Rogind (1937: 319).

En este marco pueden comprenderse los intentos por fomentar la navegación de vapor de los ríos interiores de la provincia, la conformación de un puerto en la bahía de Samborombón y la proyección de nuevos ejidos urbanos, así como la venta de tierras tanto al «interior» como allende el río Salado. En el escenario ideal delineado por las autoridades provinciales y locales, así como de algunos particulares, la navegación de vapor permitiría el ahorro de costos por flete, lo cual impulsaría el florecimiento del comercio de la región, valorizaría las tierras y promovería las industrias y la ocupación estable en detrimento de la frontera con el mundo indígena. Como siempre, la realidad se presentó más complicada de lo que suponía la teoría.

Aunque la posibilidad de navegación del Salado suscitó discusiones en la Cámara de Representantes en torno a la conveniencia de su monopolio, el empeño en erigir dicha vía fluvial en ruta navegable para embarcaciones de vapor se vinculó íntimamente a las ambiciones gubernamentales de consolidar una economía agroexportadora exitosa y, por ende, consumidora de bienes importados. Así, en consonancia con el ideal liberal que impregnaba a los gobiernos de la época, la asociación entre afán de *progreso* y promoción del comercio exterior se tradujo en una forma de ocupación del territorio que depositó en los ríos particulares ambiciones de navegabilidad; y, en concreto sobre el Salado, principal arteria fluvial de la provincia y otrora línea de frontera.

No obstante, sería finalmente la llegada del Ferrocarril Sud lo que permitiría reducir costes e impulsar el comercio en la campaña, *acercando* el puerto de la capital a los pueblos productores de bienes exportables y consumidores de importaciones. Así, los proyectos de constitución de un puerto en la bahía fueron abandonados, solo para ser retomados fugazmente (y una vez más, de modo infructuoso) a inicios del siglo xx.

Bibliografía

- ALIATTA, Fernando (2010). «Las raíces del árbol de la Libertad: el legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo xix». *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, París. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/59222> (consulta: 6 de noviembre de 2017).
- BANZATO, Guillermo (2013). «Ocupación y distribución de las tierras». En: TERNAVASIO, Marcela (dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo III. Buenos Aires: Unipe-Edhasa, págs. 269-292.
- BANZATO, Guillermo y LANTERI, Sol (2007). «Forjando la frontera. Políticas públicas y estrategias privadas en el Río de la Plata, 1780-1860». *Historia Agraria*, Murcia, 43, págs. 435-458.
- BELLONI, Claudia (2010). «La política indígena del Estado de Buenos Aires en la frontera sur, Azul y Tapalqué entre 1852 y 1862». Tesis de Licenciatura, Universidad de Buenos Aires.
- COLLI, Néstor (1978). *Rosas y el bloqueo anglofrancés*. Buenos Aires: Patria Grande.
- DJENDEREDJIAN, Julio (2013). «La economía: estructura productiva, comercio y transportes». En: TERNAVASIO, Marcela (dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo III. Buenos Aires: Unipe-Edhasa, págs. 117-152.

- GALARZA, Antonio (2014). «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)». *Revista Historia Crítica*, Bogotá, 53, mayo-agosto, págs. 83-107.
- GELMAN, Jorge (1996). «Unos números sorprendentes. Cambio y continuidad en el mundo agrario bonaerense durante la primera mitad del siglo XIX». *Anuario IEHS*, Tandil, 11, págs. 147-178.
- GELMAN, Jorge y BARSKY, Osvaldo (2003). *Historia del capitalismo agrario pampeano. La expansión ganadera hasta 1895*, Tomo I. Buenos Aires: Universidad de Belgrano.
- MÍGUEZ, Eduardo; GELMAN, Jorge y DJENDEREDJIAN, Julio (2009). «Debate sobre la agricultura bonaerense en la primera mitad del siglo XIX, de Julio Djenderedjian». *Boletín del Instituto Ravignani*, Buenos Aires, Tercera serie, 31, págs. 171-192.
- MONCAUT, Carlos (1966). *Biografía del río Salado de la provincia de Buenos Aires*. La Plata: edición del autor.
- MOLINARI, José Luis (1968). «Historia del río Salado de la provincia de Buenos Aires, Salado del sur o Saladillo». *Revista Investigaciones y Ensayos*, La Plata, vol. 5, julio-diciembre, págs. 13-77.
- PARISH, Woodbine (1852). *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires: Benito Hortelano.
- PESOA, Melisa (2014). «Sembrando ciudades: la fundación de ciudades en la provincia de Buenos Aires (1810-1916)». *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Barcelona, 4, págs. 98-115.
- PISANI, Adriana (1993). *La fantasía del naufragio [Historia de los barcos hundidos en las playas del Tuyú]*. Buenos Aires: edición del autor.
- PISANI, Adriana (2006). *Historias del Salado y la Bahía (Crónicas y documentos del pasado)*. Buenos Aires: Dunken.
- RATTO, Silvia (2013). «La frontera y el mundo indígena». En: TERNAVASIO, Marcela (dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo III. Buenos Aires: Unipe-Edhasa, págs. 247-268.
- RAWLS, James y ORSI, Richard (eds.) (1999). *A golden state: mining and economic development in Gold Rush California (California History Sesquicentennial Series, 2)*. Berkeley y Los Angeles: University of California Press.
- RÖGIND, William (1937). *Historia del Ferrocarril Sud (1861-1936)*. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino.
- SÁBATO, Hilda (1989). *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires. La fiebre del lanar, 1850-1890*. Buenos Aires: Sudamericana.
- SILVESTRI, Graciela y WILLIAMS, Fernando (2016). «Sudamérica fluvial: primeros resultados de un programa de investigación sobre la relación entre infraestructura, ciudades y paisaje». *Estudios del Hábitat*, La Plata, vol. 14(2), diciembre, págs. 1-22.
- SALOMÓN TARQUINI, Claudia y CASALI, Romina (2015). «Los pueblos indígenas de Pampa y Patagonia, siglos XVIII-XX. Un breve estado de las investigaciones». *Papeles de Trabajo*, San Martín, vol. 9(16), págs. 22-55.
- TERNAVASIO, Marcela (2013) (Dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires: De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*. Tomo III. Buenos Aires: Unipe-Edhasa.

Fecha de recepción: 11 de junio de 2018

Fecha de aceptación: 17 de octubre de 2018

Fecha de publicación: 20 de diciembre de 2018