



Pueblos y municipalidades con puertos fluviales. Población y presupuestos en la conformación de los asentamientos locales (Buenos Aires, 1750-1860)♦

Towns and municipalities with fluvial ports. Population and budgets in the conformation of the local establishments (Buenos Aires, 1750-1860)

Mariana Canedo y César Román*

Recibido: 6 de abril de 2016

Aceptado: 21 de junio de 2016

Resumen

El objetivo de nuestro artículo es establecer las influencias entre la dinámica de los puertos fluviales y los pueblos rurales cercanos, ubicados en la banda occidental del Río de la Plata y del Paraná en la jurisdicción de Buenos Aires, en la etapa de conformación. Consideramos que estos pueblos se vieron influenciados por el entramado de intereses políticos y económicos de sectores de la sociedad colonial y de la primera mitad del XIX, que resultaron contradictorios para su consolidación como asentamientos e influyeron en sus características, manteniendo el equilibrio interno entre los componentes diferentes del complejo portuario. Los amarraderos y sus funciones comerciales parecieran haber perdurado aún durante varias décadas del siglo XIX, haciendo que los pueblos y la infraestructura de algunos puertos no fuesen imprescindibles para el funcionamiento en conjunto del comercio fluvial. Como un primer acercamiento al tema, proponemos analizar las estimaciones poblacionales y los ingresos y gastos vinculados a los puertos calculados en las municipalidades de campaña de mediados del siglo XIX.

Palabras claves: pueblos-municipalidades-puertos

Abstract

The objective of our article is to establish the influences between the dynamics of the fluvial ports and the rural towns, located in the western band of the Río de la Plata and Paraná in the jurisdiction of Buenos Aires, in the conformation stage. We considered that these towns were influenced by the framework of political and economic interests of sectors of the colonial society and first half of the XIX, that were contradictory for their consolidation as establishments and influenced in their characteristics, maintaining the internal balance between the different components from the port complex. The commercial dock berths and their functions seemed to have still lasted during several

♦ Una versión preliminar de este trabajo fue presentado en las Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, organizada por la Red de Estudios Portuarios, Puerto Quequén, Necochea, 6 a 8 de noviembre de 2013.

* Investigadores y docentes de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Grupo de Investigaciones en Historia Rural Rioplatense (GIHRR). Mariana Canedo es también investigadora del CONICET, mcanedo@mdp.edu.ar; cesarmanuelromanyanez@gmail.com



decades of the century XIX, causing that the towns and the infrastructure of some ports were not essential for the operation altogether of the fluvial commerce. Like a first approach to the subject, we propose to analyze the population estimations and the tie income and expenses to the ports calculated in the rural municipalities of half-full of century XIX.

Key words: towns- municipalities- ports

Introducción

En la cuidadosa descripción realizada hace unos años por Zacarías Moutoukias sobre el Río de la Plata en el siglo XVII, se ponía en evidencia las diferentes conformaciones de sus orillas y la complementariedad resultante para el comercio acuático del periodo. También se presentaba ejemplos sobre la importancia que los amarraderos tuvieron al vincular las entradas naturales de la banda occidental del río de la Plata con los establecimientos productivos ubicados cercanos a la ribera, tanto al norte como al sur de la ciudad de Buenos Aires.¹ En un análisis posterior, Fernando Jumar avanzó en la potencialidad de esta perspectiva para el siglo XVIII, articulando en su análisis sobre la región Río de la Plata, las dinámicas generadas entre las diferentes orillas con las ciudades, puertos menores y amarraderos a partir de lo que consideró un complejo portuario. Los distintos componentes del mismo, habrían permitido la llegada de variados tipos de embarcaciones generando una intensa circulación comercial, que llegó a su punto máximo de complementariedad en las últimas décadas del siglo.²

Durante las últimas décadas del siglo XVIII, se conformaron en Buenos Aires varios pueblos frente a la ribera de los ríos que fueron identificados de manera homónima a los puertos menores. ¿Qué relaciones se generaron entre el comercio fluvial y las actividades productivas de cada zona para que se constituyeran estos asentamientos poblacionales? ¿Formaron parte de una política de poblamiento de villas o pueblos instrumentada por las

¹ Moutoukias, Zacarías *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, CEAL, 1988.

² En términos de Jumar la región Río de la Plata, es “un espacio acuático y terreo, articulado por un complejo portuario, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan, con otros espacios económicos.” Jumar, Fernando, “La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen”, en: Fradkin, Raúl *De la conquista a la crisis de 1820*, Buenos Aires, UNIPE-EDHASA, 2012, p.124.



autoridades coloniales? Poco sabemos al respecto, más allá de los aportes heterogéneos de las historias locales.

El objetivo de nuestro trabajo es considerar las características de los pueblos rurales que se comenzaron a conformar durante el siglo XVIII frente a la ribera de los ríos, y luego se constituyeron en municipalidades de campaña, buscando establecer las posibles influencias entre la dinámica comercial de los puertos con los asentamientos poblacionales. En este primer trabajo sobre el tema, proponemos acercarnos a esos interrogantes a partir de una mirada de conjunto de los pueblos identificados con puertos fluviales ubicados en la banda occidental del Río de la Plata y del Paraná, es decir, Ensenada, Quilmes, San Isidro, San Fernando, Las Conchas, Exaltación de la Cruz, Baradero, San Pedro y San Nicolás de los Arroyos. Incorporamos también algunas consideraciones sobre los pueblos de Zarate y Barracas al Sur, pese a conformarse como tales más tardíamente. En una próxima instancia, además de profundizar este primer panorama, se buscará integrar en el análisis los asentamientos de la banda oriental de los ríos que, por lo que conocemos, presentan características propias en las relaciones políticas, económicas y sociales dentro de la región.

Consideramos que los pueblos de la banda occidental de los ríos de la Plata y Paraná se vieron influenciados por el entramado de intereses políticos y económicos de sectores de la sociedad colonial y de la primera mitad del XIX, que resultaron contradictorios para su consolidación como asentamientos e influyeron en sus características, manteniendo el equilibrio interno del complejo portuario. Los amarraderos y sus funciones comerciales parecieran haber perdurado aún durante varias décadas del siglo XIX, haciendo que los pueblos y la infraestructura de algunos puertos no fuesen imprescindibles para el funcionamiento en conjunto del comercio fluvial.

Hemos seleccionado dos líneas de indagación para este primer análisis: las características de conformación de los pueblos y estimaciones de su población durante el siglo XIX, y los cálculos de ingresos y gastos en los presupuestos de los pueblos, devenidos en Municipalidades de Campaña a mediados del siglo XIX, vinculados con la actividad portuaria. Ambas cuestiones, población y presupuestos, constituyen dimensiones de análisis en las que hemos podido sistematizar información dispersa sobre los pueblos fluviales y que consideramos se complementan entre sí para lograr la primera caracterización buscada.



1. La conformación de los pueblos cercanos a puertos fluviales naturales

Los pueblos frente a los ríos tuvieron, al igual que en el resto de la campaña, modalidades de conformación distintas entre sí, característica que no deja de ser un desafío para la comprensión de las relaciones en la región en su conjunto. Algunos pueblos fueron impulsados a través de la asignación de un terreno por parte de familias destacadas de la zona hacia mediados del siglo XVIII que empezaron vendiendo los solares a parientes y gente del lugar (los Aguiar-Ugarte en San Nicolás de los Arroyos y los Casco en Exaltación de la Cruz). Otros, Baradero y Quilmes, derivaron de “pueblos de indios” o reducciones, que fueron conformados por los gobernadores de Buenos Aires durante el siglo XVII y a partir de procesos de etnogénesis durante el siglo XVIII modificaron la composición de su población, mientras que ya a principios del siglo XIX -si bien con diferentes ritmos y modalidades- se consolidaron como pueblos de españoles, con nuevos repartos de solares, chacras y quintas. A su vez, algunos pueblos ribereños (como el Rincón de San Pedro y Las Conchas) fueron resultado de asentamientos espontáneos de pobladores; mientras que San Fernando de la Bella Vista, fue fundado por autoridades coloniales, específicamente por el virrey Marqués de Sobremonte. También, hubo modalidades combinadas, como el pueblo de Ensenada, donde al asentamiento espontáneo de pobladores se le incorporó, coyunturalmente, un proyecto del Consulado y el apoyo de las autoridades coloniales para la conformación del mismo.³

³ Entre otros estudios posibles sobre la conformación de los pueblos del litoral fluvial occidental de Buenos Aires, remitimos a: De la Torre, José *Historia de la ciudad de San Nicolás de los Arroyos*, La Plata, Archivo de la Provincia de Buenos Aires (en adelante AHPBA), 1938; Canedo, Mariana *Propietarios, ocupantes y pobladores. San Nicolás de Los Arroyos, 1600-1860*, UNMDP, 2000; Birocco, Carlos *Cañada de la Cruz. Tierra, producción y vida cotidiana en un partido bonaerense durante la Colonia*. Municipalidad de Exaltación de la Cruz, 2003; Canedo, Mariana “Monarquías y élites regionales en torno a oratorios, “pueblos de españoles” y solares en la primera mitad del siglo XVIII” en Canedo, Mariana (compiladora) *Poderes intermedios en la frontera*, Editorial EUDEM-UNMDP, Mar del Plata, 2013; Santilli, Daniel *Quilmes, una historia social. Desde la reducción hasta la caída del rosismo*, Buenos Aires, El Monje, 2012; Sors, Guillermina. *Quilmes colonia*, La Plata, AHPBA, 1937; Craviotto, José. *Historia de Quilmes. Desde sus orígenes hasta 1941*, La Plata AHPBA, 1967; Canedo, Mariana “Ocupantes espontáneos y derechos por la tierra en la formación de ‘pueblos de españoles’”. (Buenos Aires, Rincón de San Pedro, 1740-1860)”, *Revista Quinto Sol*, vol. 19 (2), 2015, pp.1-24 y “¿Qué fueron los terrenos “del Pueblo”? Conformación y límites en los derechos por la tierra en pueblos de Buenos Aires, 1700-1860”, en Bonaudo, Marta y Richard-Jorba (comp.), *Historia Regional. Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional*, La Plata, UNLP, 2014; Canedo, Mariana “Pueblos frente al río. Comercio fluvial, poder colonial, y derechos a la tierra Buenos Aires, 1770-1820”, en *Bibliográfica Americana. Revista interdisciplinaria de Estudios coloniales*,



La ubicación de los pueblos estuvo en general vinculada con las dinámicas regionales de la población, el ritmo de la producción agraria y su comercialización orientada tanto hacia el camino de Potosí, la frontera sur interoceánica o el Paraguay, como con el abastecimiento a la ciudad de Buenos Aires y el ritmo del propio comercio acuático. Es decir, los pueblos se conformaron durante el siglo XVIII en zonas de la campaña que se encontraban pobladas y en producción, vinculados con mercados a abastecer.

Por lo que venimos conociendo, el crecimiento demográfico de los pueblos fue relativamente lento, salvo excepciones, en comparación con los incrementos poblacionales de la propia ciudad de Buenos Aires y sobre todo de su campaña.⁴ La información sobre la población en los pueblos para la segunda mitad del siglo XVIII suele encontrarse muy dispersa y basarse fundamentalmente en estimaciones o descripciones generales. Para el siglo XIX ubicamos algunos recuentos poblacionales que comenzaron a identificar al pueblo cabecera de cada jurisdicción, cuando éste se encontró constituido.⁵

Esta información, permite considerar la población de los pueblos en las riberas en su etapa formativa durante el siglo XIX, como se sintetiza en el cuadro N° 1.

Cuadro 1. Población en pueblos relacionados con puertos fluviales (1810-1870)

PUEBLOS	1813/15	1836/38	1854	ca.1857	1869
San Nicolás de los Arroyos	.ca. 700	3250	6920	9097	5985
San Pedro	413	975	-	1650	2089
Zarate	-		678	780	2020
Baradero	108	-	416	1054	1199
Las Conchas	60 familias	341	986	-	2200
San Fernando	ca.260				3188
Exaltación de la Cruz		769		1098	1116

No. 8, 2012, pp. 69-93; Sors, Guillermina *El puerto de la Ensenada de Barragán (1727-1810)*, La Plata, AHPBA, 2003, reedición.

⁴ Mateo, José *Población, parentesco y red social en la frontera. Lobos (provincia de Buenos Aires) en el siglo XIX*, Mar del Plata, GIHRR-UNMDP, 2001. Moreno, José Luis y Mateo, José “El ‘redescubrimiento’ de la demografía histórica en la historia económica social” en *Anuario del IEHS*, 12, Tandil, 1997.

⁵ El problema que surge en estos casos es que son necesarios ajustes territoriales en relación a qué jurisdicción abarcaría el poblado en cada oportunidad, para poder ser comparados, pero esta información suele presentarse difusa.



San Isidro	ca.250	754			928
Quilmes	216	890/672	2014		1586
Barracas al Sur	-	-	-	2595	5645
Ensenada	-	241	-	366	575

Fuentes: elaboración en base a recuentos poblacionales del siglo XIX. AGN, Padrones Sala X, 8-10-4 (año 1815), 28-2-4 (año 1836), 25-6-2 (año 1837). Maesto (ed.) *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*, Segunda Época, Buenos Aires, Imprenta El Porteño, 1855 y 1857. República Argentina, *Primer censo de la Republica Argentina*, Buenos Aires, Imprenta el Porvenir, 1872.

Los pueblos de conformados en el siglo XVIII tuvieron en general un crecimiento lento, pero también hubo excepciones. El caso que más se destaca es el de San Nicolás de los Arroyos, singular en crecimiento como pueblo/ciudad en el marco de la jurisdicción de Buenos Aires, y como puerto, aunque mucho menos estudiado para este periodo.⁶ Ensenada aparece como el pueblo con menor cantidad de población, aunque alguna estimación de la primera década del siglo considera bastante más habitantes (esos años serán, como veremos más adelante, una coyuntura de impulso a la conformación del pueblo, pero el origen de la estimación no está claro). De todas maneras, durante el siglo XIX la limitación poblacional de Ensenada es evidente en el pueblo.

Al avanzar hacia mediados del siglo XIX, el registro de la población abarcó cada vez más pueblos. Para 1869 contamos con un panorama que nos permite justipreciar mejor la situación de los pueblos ubicados sobre la ribera fluvial. Así, consideramos que de los 51 pueblos de la campaña con información sobre su población, 34 no superan los 2000 habitantes (67%) y solo 10 pueblos sobrepasan las 2500 personas. Una situación similar encontramos en los pueblos relacionados con puertos. Este panorama general no responde a la antigüedad de asentamiento y si pareciera evidenciar diferentes crecimientos (y decrecimientos) de los poblados relacionadas con la dinámica económica y el apoyo político para el desarrollo. En los casos de los pueblos frente a los ríos, Ensenada apenas

⁶ Sabemos del amarradero relacionado con el terreno recibido a través de una dote por Paula Ugarte y que terminará siendo asignado para el pueblo a mediados del siglo XVIII. También de la importancia que va adquiriendo el puerto y que en 1823, a “pedido de los vecinos” el gobierno dispuso su habilitación para buques “procedentes de Paraguay, Corrientes, Entre Ríos, y Santa Fe, para que despachen allí sus frutos”. En 1826, entre otras cuestiones, se permitió el cobro de patentes a los buques. Canedo, Mariana *Propietarios, ocupantes y pobladores...* ob. cit. p. 77. Hacia 1869, el partido de San Nicolás de los Arroyos tiene un importante recorte territorial.



incrementa su limitada población, mientras Barracas al Sur logra un gran crecimiento.⁷ Para el resto de la campaña, un ejemplo claro lo constituyen Arrecifes, un pueblo conformado en el siglo XVIII que mantiene limitado su crecimiento durante el siglo XIX y Chivilcoy, que por el contrario, lo incrementa hacia 1850.⁸

De todas maneras, la denominación homónima entre la mayoría de las jurisdicciones con el pueblo cabecera, hace que la especificidad del pueblo quede en varias oportunidades desdibujada. En el cuadro N° 2 se especifica la población en sí de los pueblos y su incidencia en la jurisdicción correspondiente para 1869.

Cuadro 2. Población relativa de los pueblos en sus jurisdicciones (1869)

CIUDADES Y PUEBLOS	PARTIDO	PUEBLO	%
San Nicolás de los Arroyos	9491	5985	63.0
San Pedro	5377	2089	38.8
Zarate	4211	2020	47.9
Conchas	3329	2200	66.1
San Fernando	4154	3188	76.7
Baradero	4919	1199	24.3
Exaltación de la Cruz	3970	1116	28.1
San Isidro	3955	928	23.5
Quilmes	6809	1586	23.2
Barracas al Sud	8003	5645	70.5
Ensenada	4440	575	12.9

Fuente: Elaboración en base a censo de 1869. República Argentina, Primer censo de la República Argentina, Buenos Aires, Imprenta el Porvenir, 1872.

Como ya hemos mencionado, en números absolutos claramente se destacan, con más de 5500 personas, San Nicolás en el extremo norte de la provincia y Barracas al Sud conectado

⁷A su vez, Barracas al Sur, lindante con la ciudad de Buenos Aires, logra en 1854 separarse de Quilmes y emprender su propia dinámica.

⁸ Andreucci, Bibiana *Labradores de frontera. La Guardia de Luján y Chivilcoy, 1780-1860*, Rosario, Prohistoria, octubre 2011; Canedo, Mariana “Mucho más que una cuestión de medidas. Las comisiones para el arreglo de los pueblos del Estado de Buenos Aires. Pergamino, Arrecifes, San Pedro, 1854-1856” en Garavaglia, Juan Carlos y Gautreau, Pierre (editores) *Mensurar la tierra, controlar el territorio. América Latina, siglos XVIII y XIX*, Rosario, Prohistoria Ediciones, 2011, pp.259-294.



por su cercanía con la dinámica de la ciudad de Buenos Aires. En términos de concentración relativa de la población en el pueblo de cada jurisdicción, se le incorporan Las Conchas y San Fernando que mantienen su dinámica comercial por el río Paraná. Entre los pueblos relacionados con un puerto fluvial, Ensenada resultaba en términos absolutos tanto como en incidencia relativa en su jurisdicción, el de menor incidencia poblacional.

Antes de continuar con otro ítem, también incorporamos información obtenida para mediados del siglo XIX donde se comienza a percibir un interés por especificar la “población fluvial” más allá de su limitada incidencia cuantitativa. Las estimaciones de población publicadas en el Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires presentan varios tipos de limitaciones, como en la misma documentación se aclara. Sin embargo, nos permiten acercarnos a un panorama de distribución de la población con categorías poco utilizadas.

Cuadro 3. Distribución de la población por tipo de asentamiento, en el Estado de Buenos Aires

POBLACIÓN	Habitantes	%
Ciudad de Buenos Aires	177787	35.9
Fluvial en puertos ciudad	6383	1.3
Pueblos	93134	18.8
Fluvial en puertos campaña	1264	0.3
Campaña	213139	43.0
“Militar o de Fronteras”	3400	0.7
Total	495107	100

Fuente: Maeso (ed.) Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires, Segunda Época, Buenos Aires, Imprenta El Porteño, 1855. Elaboración personal en base a tablas novena y décima.

La mayor presencia de población de la campaña en relación a la de la ciudad es una tendencia que se evidencia desde la década de 1820 pero que volverá a revertirse en la de 1860.⁹ Los organizadores del Registro nos permiten considerar también la importancia

⁹ Mateo, José, *Población, parentesco y red social...*, ob.cit.



relativa de la población en los pueblos (18%), tanto como poner de manifiesto la presencia de población en la frontera y sobre todo de la “población fluvial”.

Esta última, considerada para los puertos de la ciudad como para los puertos de campaña incorpora a los tripulantes de embarcaciones de vela o a vapor de la ciudad, y de los puertos de Tigre (Las Conchas), Zárate, San Pedro, San Nicolás y Ajó, como puede observarse el detalle de los mismos en cuadro N°4.

Cuadro 4. Población fluvial del puerto de Buenos Aires y Boca del Riachuelo, y puertos de la campaña en el Estado de Buenos Aires.

PUERTOS	TRIPULANTES en embarcaciones a vela	TRIPULANTES en embarcaciones a vapor	TOTALES	%
Buenos Aires	2667	366	3033	
Boca del Riachuelo	3336	14	3350	
Sub total ciudad	6003	380	6383	83.5
Tigre (Las Conchas)	247	231	478	
Zarate	247	200	447	
San Pedro	64	-	64	
San Nicolás	81	176	257	
Ajó	18	-	18	
Sub total campaña	657	607	1264	16.5
Total	6660 (87%)	987 (13%)	7647	100

Fuentes: Maeso (ed.) *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*, Segunda Época, Buenos Aires, Imprenta El Porteño, 1855. Elaboración en base a tablas, pp.76-79.

Si bien los 7647 individuos que se estima como población fluvial de embarcaciones a vela y a vapor representan el 1.5% de la población de la jurisdicción de Buenos Aires, nos hemos detenido en desagregar la información al respecto, que permite conocer otros tipos de asentamiento poblacional. También permiten identificar algunas características de los puertos de la ciudad y la campaña y poner en evidencia la intención desde el Estado de ubicar y dimensionar este tipo de población, que resulta novedosa por lo que conocemos para este tipo de registro general. En principio, queda claro que no se está considerando mayor o menor dinamismo económico, sino de la presencia de población relativamente estable en los puertos.

Los dos puertos incluidos de la ciudad de Buenos Aires concentran la mayor cantidad de población, siendo la Boca del Riachuelo el que más registros presenta, fundamentalmente



de tripulantes en embarcaciones a vela. Los cinco puertos de campaña considerados están ubicados, con excepción de Ajó, en la zona norte de la provincia, de más antigua colonización, en el camino fluvial que los conecta con otras provincias.

La población registrada como tripulación de embarcaciones a vapor, además de aparecer reducida en cantidad (13%), se distribuye entre el puerto de la ciudad y en los puertos más importantes del norte de la campaña, Tigre, Zárate y San Nicolás. Es más, para Tigre y Zárate su importancia es equivalente a la tripulación en embarcaciones a vela.

La tripulación a vela se encuentra en todos los puertos considerados, pero es en la ciudad donde se concentra la mayoría y particularmente – por encima del “puerto de la ciudad de Buenos Aires”- es en la “Boca del Riachuelo” (este puerto contiene por sí solo la mitad de los tripulantes de embarcaciones a vela, y la incidencia relativa de tripulantes de embarcaciones a vapor es baja). La cantidad de tripulantes por embarcación es variada tanto entre las de vela como las de vapor, suponemos que la variación se deberá al tamaño de las mismas, aunque las de vapor suelen concentrar bastante más cantidad de tripulantes.

1.1. Características de un caso paradójico: el pueblo y puerto de Ensenada

¿Por qué fue tan tenue el crecimiento del pueblo de Ensenada en términos comparativos a los demás pueblos fluviales? La situación resulta paradójica si se tiene en cuenta que, dentro del complejo portuario, la Ensenada de Barragán era una zona reconocida ya en el siglo XVIII como un “fondadero inmejorable y seguro”, apto para naves de mediano porte, utilizado por el comercio de contrabando, que contó con un asentamiento espontáneo cerca del arroyo conocido como “del Pueblo”.¹⁰ Además, en diferentes momentos hubo apoyo de varias autoridades para lograr la habilitación del puerto, llegando a realizar recorridos por el lugar: el gobernador Zabala la solicitó durante la primera mitad del siglo XVIII, especificando las posibilidades de la zona; en 1798, el Consulado de Buenos Aires emitió una Representación dirigida a Carlos IV solicitando que los barcos que partieran de Cádiz, Barcelona, Santander y La Coruña, tuvieran que llevar sus cargamentos al puerto de

¹⁰ Desde 1803, Oyarbide y De Moussy habían determinado unos 15 pies de profundidad en baja marea en la ensenada, y fueron características tenidas en cuentas por los ingleses en las llamadas “invasiones” de 1806 y 1807 para iniciar por allí las entradas.



Buenos Aires o al de la Ensenada; será en 1801 cuando el virrey Avilés resolvió por decreto que “todos los buques de este comercio, y los que viniesen a su consignación no tienen embarazo alguno para verificar en el Puerto de la Ensenada sus arribos” fundamentando que eran uno solo con el de Buenos Aires (“el punto donde termina”).¹¹

En este impulso, Avilés encargó al ingeniero Pedro Cerviño que ubicara el pueblo que se esperaba otorgara “considerables ventajas a la Provincia y al Cuerpo General del Comercio”.¹² En el acta de presentación, Cerviño señalaba que reconoció el terreno “para una población marítima” de 1428 vs de frente y describe la ubicación que daría a la misma considerando la playa, la zona inundable, la descripción de los “Ancianos” sobre la llegada de las embarcaciones, etc. El virrey Avilés recibió el plano de la población “que han pedido y solicitado individuos del comercio de esta capital”, especificando que “después de formada deberá titularse Villa de nuestra Señora de las Mercedes y puerto de la Ensenada de Buenos Aires, y componerse su ayuntamiento”.¹³ Como en los demás pueblos de la campaña de Buenos Aires, con excepción de la Villa de Luján, en ningún caso se alcanzó -o permitió que se alcanzara- la consideración de villa y los derechos a conformar cabildo y actuar sobre una jurisdicción propia.

José Ramón Basavilbaso en mayo de 1801, solicitó modificaciones en el plano especificando que “no se designan las casas que ya estén fabricadas o se estén fabricando, ni los sujetos a quienes corresponden las cuadras delineadas”, que era necesario que se demarcara el ejido, y “haciendo saber a los individuos que han promovido este expediente,

¹¹ *Telégrafo mercantil, rural, político económico, e historiográfico del Río de la Plata*. Publicación editada por la Junta de Historia y Numismática Americana, tomo VI, p. 661.

¹² Pedro Cerviño había llegado junto a Azara al río de la Plata con el objetivo de intervenir en cuestiones de límites entre Portugal y España. En 1795 se encarga de realizar estudios sobre el puerto de Buenos Aires, y fue el fundador de la Escuela de Náutica en Buenos Aires.

¹³ Reproducido en Sors, Guillermina *El puerto de la Ensenada de Barragán, 1727-1810*, La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (en adelante AHPBA), 1937, apéndice n. 15. Las relaciones políticas y económicas que se pusieron en juego en este intento de fundación realizado por el virrey Avilés son desarrolladas en Canedo, Mariana “La fundación de villas como encrucijada de intereses en la monarquía hispánica. Autoridades, corporaciones y relaciones interpersonales en el Río de la Plata (1800-1807)” en *HISToReLo*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, vol.8, núm 16, julio 2016, en prensa.



nombren un diputado de el o los mismos que se encargue de la distribución y repartimiento de sitios y solares a las personas que quisieren poblarlos”.¹⁴

La primera Junta de Gobierno, el 29 de mayo de 1810, declaró “puerto franco” al puerto de Ensenada y, con posterioridad, se impulsaron un 2% de disminución de los precios fijos de las lanchas que llevaban los frutos hacia los barcos.¹⁵ Si durante el siglo XVIII se ha planteado que las características del puerto de Ensenada “competían” con las de Montevideo, en esta coyuntura el objetivo buscado era contrarrestar el bloqueo español a la Banda Oriental.

En los años siguientes, se sancionaron o activaron decretos que buscaban impulsar la actividad en el puerto, evidenciando que la misma no logró sostenerse de manera regular. En la década de 1820, se realizaron estudios sobre las posibilidades del puerto de Ensenada y proyectos sobre su comunicación con la ciudad, ya que era considerado posible puerto auxiliar del de Buenos Aires. Si bien es necesario un estudio específico al respecto, suele considerarse que recién en la década de 1860 se harán más sostenidas las exportaciones de tasajo a Cuba, Puerto Rico y Brasil, también llegará el ferrocarril, aunque la necesidad de mejoras de dragado y canalización se encontrara a la espera.

2. Las Municipalidades de Campaña y los puertos

A instancia del gobierno del Estado de Buenos Aires se conformaron las Municipalidades de Campaña como una nueva forma de organización de los gobiernos locales y, particularmente, de establecer las relaciones entre los poderes locales y los asentados en Buenos Aires. A partir de 1856, la puesta en funcionamiento de las mismas aspiró a ser simultánea para todos los pueblos en Buenos Aires, aunque dicho intento terminó siendo gradual por varias razones. Influyeron, por un lado, el contexto de conflictividad en el que las medidas se fueron tomando en el Estado de Buenos Aires fundamentalmente en dos frentes, las fronteras con las sociedades indígenas y la Confederación Argentina. A su vez,

¹⁴ Basavilbaso aclaraba que se repartirían un cuarto de área y que “los sujetos de mayores facultades y proporciones solo puedan poblar una entera, con el objeto de que han marcado se dividan y repartan entre muchos vecinos, para el mayor fomento de la población.” Sors, Gullermina *El puerto de la Ensenada...*, ob. cit., apéndice 17.

¹⁵ Hubo también asentamiento de saladeros en la ensenada y exportación de carnes saladas a La Habana.



algunos de los pueblos de la campaña se consideraban como ámbitos de tensión y conflictividad, y las autoridades evidenciaron su preocupación al respecto a través de visitas periódicas del gobernador y de los ministros, la sanción de reglamentaciones, el envío de comisiones específicas, o por el otorgamiento de subsidios económicos (“auxilios”), entre otras modalidades.¹⁶

Para estimular la organización de las municipalidades y del Estado en su conjunto, se sistematizó la elaboración de los presupuestos en todos los departamentos del gobierno, propiciándose los primeros presupuestos locales. Esta experiencia, que por lo que conocemos se llevó a cabo durante tres años (en los años 1856 a 1858) resulta interesante para ser analizada desde diferentes puntos de vista.¹⁷ En esta oportunidad, nos referiremos a ellos para conocer específicamente las estimaciones que las propias autoridades locales realizaron sobre los potenciales ingresos y gastos en relación a los puertos, como una forma de considerar la relación entre los pueblos, devenidos en municipalidades, y los puertos vinculados.

Los ingresos o entradas posibles de ser considerados por las municipalidades se encontraban limitados en principio a las diez “rentas” autorizadas en la Ley de Municipalidades (art. 71). Se incluían el derecho a corrales para el abasto, multas, derechos a peaje y pontazgo, la renta obtenida de solares de propiedad pública, el “canon enfiteútico” a cobrar por terrenos públicos de los ejidos de los pueblos, 20 pesos por cada guía expedida, 50 pesos por cada visita anual a los negocios para realizar la inspección de los pesos y medidas utilizadas, el 10% de la Contribución Directa cobrada en cada partido, y un único derecho de 100 pesos a cobrar por la delineación de “edificios” en cada solar.

Las “entradas al puerto”, impuestos no incluidos entre los primeros señalados en la Ley de Municipalidades, están presentes en municipalidades que se encuentran a orillas del río

¹⁶ Canedo, Mariana “De presupuestos, ‘auxilios’ y requerimientos económicos. La articulación entre los poderes locales y el gobierno del Estado de Buenos Aires a mediados del siglo XIX”, en *Primer Congreso Chileno de Historia Económica*, Viña del Mar, 2011; Comas, Fernanda “Las moradas de Dios en los pueblos de Buenos Aires. Vecinos y autoridades frente al patronato” en Editorial Futuro, M. *Poderes intermedios...*, ob. cit., pp. 181-220.

¹⁷ Canedo, Mariana “Los primeros presupuestos de las municipalidades de campaña (1856-1858) Negociando ingresos entre los grupos locales y el gobierno del Estado de Buenos Aires”, *IX Jornadas de Investigación de Historia*, UNMDP, Mar del Plata, 2012.



Paraná, como Las Conchas, Exaltación de la Cruz (“puerto de Campana”), San Pedro, Zarate y San Fernando (en los tres últimos resultó el mayor ingreso calculado). El otro impuesto no incluido en 1854 corresponde al “derecho por la madera” que también se localiza en presupuestos e informes de municipalidades cercanas al río Paraná y sus islas (especialmente Baradero y San Nicolás, respectivamente). En el cuadro N° 5 sintetizamos las estimaciones realizadas por los municipales de cada lugar sobre los ingresos y los gastos que estarían relacionados con el puerto y su actividad de manera directa y explícita.¹⁸ Incorporamos también los cálculos realizados sobre la Contribución Directa, impuesto directo a los propietarios que la municipalidad (y antes los jueces de paz) estaban encargados de cobrar por lo que retenían el 10% de lo recaudado. Consideramos que éste ítem resulta una aproximación general al perfil socio-económico relativo de los habitantes de cada jurisdicción.

Cuadro 5. Ingresos y egresos relacionados con los puertos, según estimaciones de los presupuestos de las municipalidades de campaña (1856-1858)

MUNICIPALIDAD	ENTRADAS	Incidencia	GASTOS	CD 10%
San Pedro	6000	2° (12%)	200.000	2000
Zarate	11000	1° (30%)	100.000	1000
Baradero	7500/9000*	1° (64%)	10.000	2000
Las Conchas	2400 / 4200	2° (23%)	24.000*	550/600
San Fernando	12000 / 18000	1° (58%)	6.000	800/1400
Exaltación de la Cruz	2500	3° (20%)	*	1100
San Isidro	0	-	0	2500
Ensenada	0	-	0	600

Fuente: Elaboración a partir de los presupuestos municipales, AGN, Ministerio de Gobierno del Estado de Buenos Aires (MGEBA), legajos varios. Las estimaciones están realizadas en pesos moneda corriente.

Notas:

(*) No todo el monto estimado corresponde al puerto.

-Al figurar dos montos en un mismo ítem, corresponden a variaciones entre los presupuestos anuales continuos de una misma municipalidad.

-En el rubro “incidencia” se establece el orden relativo de estimaciones de ingresos del ítem para los ingresos de cada municipalidad

¹⁸ Una primera aclaración a realizar es que entre los 53 presupuestos que hemos ubicado, ninguno corresponde a las Municipalidades de San Nicolás, Quilmes o Barrancas al Sur, por lo que no están incluidos en las consideraciones del trabajo.



En una lectura general se evidencia la diversidad de montos estimados en las municipalidades, tanto en las entradas como en los gastos.¹⁹ Las entradas, que en principio estarían indicando el aporte potencial de impuestos de los puertos a los gobiernos locales, ocupaban los primeros lugares en términos relativos a los otros ingresos calculados. Los municipales de Zárate, Baradero y San Fernando le asignaban el primer lugar. En las municipalidades de San Pedro y Las Conchas, pueblos conformados de manera espontánea por los pobladores, las entradas mayores corresponden a la delineación de terrenos en el pueblo (18% y 29% respectivamente), y en Zárate el arrendamiento y la venta de terrenos públicos fueron estimados en un porcentaje similar al ingreso calculado por el puerto. En el caso del puerto de Campana, la municipalidad de Exaltación de la Cruz calculaba mayores ingresos por derechos al abasto o por el cobro de las guías de comercio, que por el puerto (que igualmente se hace presente con el 20% de los ingresos calculados).

Por su parte, según estas estimaciones del 10% que correspondía a la Municipalidad por recaudar el total del impuesto de la Contribución Directa, sería San Isidro el partido que presentaba un perfil económico más destacado, seguido de Baradero -que por estos años se encuentra con importantes transformaciones- y San Pedro. En el otro extremo, Las Conchas y Ensenada, los puertos del siglo XVIII cuyos pueblos parecieron estar más vinculados con el comercio fluvial y el contrabando, fueron los que presentaron un perfil más bajo. Estos no guardarían una relación directa con las entradas calculadas por los derechos vinculados a los puertos, posiblemente por estar vinculados con otro perfil económico o uno más diversificado.

Para considerar los gastos estimados, es necesario considerar algunos aspectos de la elaboración de estos primeros presupuestos municipales que permitirá comprender mejor la relación municipalidad y puerto, y el gobierno del Estado de Buenos Aires. Así, la primera

¹⁹ Las Municipalidades de San Isidro y Ensenada no consideran ítems explícitos relacionados con el puerto. La situación de San Isidro muestra una Municipalidad dinámica, con deudas contraídas con anterioridad pero apostando en inversiones en escuela, edificio para la municipalidad, templo y cementerio, y la estimación del cobro de los impuestos programados. Por su parte, los municipales de Ensenada estimaron un presupuesto para 1858 con bajas entradas y gastos, que permite entrever un proyecto específico de crecimiento. Ya la población del lugar mostraba su reducido tamaño, mientras que la estimación de la contribución directa a cobrar insinuaría un perfil económicamente bajo de pobladores en el partido. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Ministerio de Gobierno del Estado de Buenos Aires (en adelante MGEBA), legajo 12003 y 13496, respectivamente.



elaboración de presupuesto presentada por los municipales de San Pedro en el año 1856 fue observada por el ministro de gobierno de ese momento, Dalmiro Vélez Sarsfield (lo mismo sucedió para otros casos cuando fue ministro Valentín Alsina). En San Pedro, como en otros casos, se cuestionaron los gastos vinculados con los sueldos de los empleados (de un secretario para la Municipalidad, “policía y seis soldados” y preceptor de escuela) y los “gastos menores” presupuestados. El ministro concluía en su argumentación que “hechas estas suspensiones, puede la Municipalidad después de deducir el déficit que presenta, aplicar el sobrante a las obras de mayor necesidad para el Partido, como la canalización del arroyo, refacción de la Iglesia y bajada del Puerto.”²⁰

Fue con posterioridad a este planteo que los municipales de San Pedro incorporaron como posibles ingresos a los “Derechos de Puerto” (que para el siguiente año se presentaron como “Derechos de puertos deducidos el 20% que se paga al encargado, \$500”) y que en ambas oportunidades estimaron en \$6000 (siempre en moneda corriente). Como gastos, en lo que pareciera haber sido una respuesta a las observaciones del ministro, se estimaron “la canalización del arroyo” en \$200.000 (y \$300.000 para la refacción del templo) en ambos casos los gastos mayores calculados en las municipalidades. Por supuesto, el déficit en el presupuesto resultó acentuado.

En el caso de Zárate, encontramos junto con la presentación del presupuesto, una nota del presidente de la municipalidad hacia el ministro escrita en junio de 1857. En ella se señalaba que, como se había registrado en el presupuesto anterior, la Municipalidad de Zárate venía realizando obras públicas que “actualmente se llevan adelante sin perdonar para ellos ninguna clase de sacrificios”. Las obras eran el templo y “un camino hasta la orilla del Paraná, frente a la Plaza de este pueblo”. No habiendo recibido resolución respecto del presupuesto anterior, solicitaba algunos fondos por parte del Gobierno para la última obra, fundamentando que este “trabajo de tanta importancia para toda esta parte de la campaña” tenía como objetivo:

“establecer a esa altura el puerto, por ser allí la profundidad de río suficiente para facilitar la carga y descarga de mercaderías, pidiendo atracar toda clase de buque a la ribera, lo que no sucede hoy en el actual

²⁰ AGN, MGEBA, legajo 12365, 13785 y 15161



puerto, que a más de encontrarse a una orilla de la población, presenta mil dificultades por la playa extensa que se interpone entre el canal y la tierra, que saliendo del fango, no permite la carga y descarga sino cuando el río se encuentra crecido y aun así con mil dificultades, que hacen un caos la concurrencia de buques, que se irá de consideración una vez llevado a cabo el arreglo del nuevo puerto”²¹

En el presupuesto presentado para 1858, el cálculo de los gastos tenía el rubro “Obras públicas” \$100.000 (60% de los \$168.400 de gastos estimados en el año). Por su parte, evidenciando un ya relativamente importante funcionamiento del puerto, se calculaban entradas en \$10.000 de “Derechos de Puerto” y \$1.000 por “Licencia de Buques” (no pasa desapercibido el redondeo de las cifras estimadas)

Los presupuestos presentados por la Municipalidad de Baradero fueron de los pocos que se modificaron de un año al otro, y el tema del puerto resultó importante también en este sentido. En 1857, se calculaba dentro de los ingresos el “Derecho por introducir maderas a 4 reales por tonelada” (\$7500), práctica de larga data en la zona. A su vez, como gastos, se señalaba la conclusión de un “muelle formado de una estacada y relleno su piso con escombro” (\$6000) y de “la bajada que conduce al Puerto” (\$4000). Al año siguiente los ingresos calculados aumentaron, al incorporarse: “[el] Peaje del camino al Puerto a 250 p. al mes” (\$3000), “Derechos de tonelaje e introducción de maderas” (\$12000) y por “Guías terrestres y marítimas”, (\$4000).²²

Los “Derechos de Puerto” parecen haber aumentado para 1858 y 1859. Esto se reflejó en los cálculos de la Municipalidad de Las Conchas donde fueron estimados primero en 200 p. por mes y 300 para 1859 (\$2400 y \$4200, respectivamente). Y también en la lindera Municipalidad de San Fernando en la que estimaron \$12000 y \$18000 en los respectivos años.²³

El pueblo de Las Conchas además de haber estado activado por la dinámica del puerto desde el siglo XVIII, se encontró afectado por otras características propias del ecosistema.²⁴

²¹ AGN, MGEBA, legajos 11895 y 13502

²² AGN, MGEBA, legajos 13540 y 14954. Específicamente, las guías serían fluviales.

²³ AGN, MGEBA, legajos 13528 y 15714 para Las Conchas y 13825 para San Fernando

²⁴ Canedo, Mariana “Pueblos frente al río, ob. cit., pp.69-93.



Entre ellas, las crecidas de nivel del río que generaron inundaciones, algunas de las cuales - como las de 1805 y 1820- son recordadas por su envergadura e impacto sobre el pueblo y los pobladores. Señalemos acá que una de las consecuencias de la inundación de 1805 fue el impulso generado por el virrey Sobremonte, acompañado por el cura y el comandante del lugar, para la fundación de la Villa de San Fernando en una zona cercana más elevada y el consecuente despoblamiento de Las Conchas. La villa no llegó a ser tal, por intervención del cabildo de Buenos Aires, y el pueblo de Las Conchas sobrevivió, aunque también el nuevo pueblo de San Fernando. En junio de 1820, otro importante temporal habría destruido gran parte del pueblo de Las Conchas y producido un importante número de muertos. Además, el hasta entonces poco caudaloso río Tigre habría visto modificados su cauce permitiendo la entrada de embarcaciones de mayor calado, lo que en buena parte reorientó el desarrollo del poblado hacia ese río. También se necesitó mejorar la calidad y cantidad de los puentes, que según las fuentes de la época fueron costeados fundamentalmente por los vecinos y pobladores del lugar.²⁵ Las apreciaciones sobre el pueblo de las Conchas en 1828, atribuidas al viajero francés D'Orbigny señalan el perfil del asentamiento como una “de esas pequeñas aldeas del Sena”, que estaba compuesta por

“casas donde se expenden diversos artículos caros y ordinarios y bebidas llamadas para marineros” (...) “casas colocadas sin orden, en medio de huertas, bosques y de tierras inundables a tal punto que las grandes mareas del Plata, que frecuentemente tienen lugar, se ven en la necesidad de andar en canoas de una a otra casa”²⁶

En este mismo sentido es la descripción realizada por el agrimensor Romero que mientras intentaba realizar la mensura del pueblo en la década de 1860, lo caracterizó circunvalado por ríos, con “edificios” construidos sobre terraplenes, “colocados sin ningún plan determinado” sino siguiendo “la dirección más o menos tortuosa de los ríos”.²⁷

Con estas descripciones no sorprende que unos años antes, los primeros presupuestos realizados por la Municipalidad de Las Conchas para 1858 y 1859 centraran los ingresos

²⁵El canal de San Fernando ofició como alternativa para el nuevo puerto, pero la mejor ubicación de Las Conchas y de la lentitud de la construcción y refacciones del canal hicieron que siguiera concentrando gran parte de la actividad comercial. AGN Sala X 21-1-6.

²⁶ D'Orbigny, Alcide *Viaje a la América Meridional*, Buenos Aires, Editorial Futuro, 1945, pp. 34-35.

²⁷ Archivo Histórico de Geodesia y Catastro (en adelante AHGyC), Partido de Tigre, Duplicado de mensura No 10, p. 3



fundamentalmente en “derechos de Puerto” (entre 23 y 35% de los ingresos calculados, \$2300 y \$4200) y la “delimitación de los solares” del pueblo (un 27%, \$3000). Y como contraparte, el mayor gasto presupuestado con \$24000 (entre 67 y 72%) en ambos años correspondía a la “Compostura de Calles y terraplenes (lo más urgente)”, que remitía a la singularidad del pueblo.²⁸

En San Fernando, se estimaba un gasto de \$6000 por el sueldo de un “empleado del Puerto”. Este inusual pedido para la época, va acompañado por los sueldos para un portero y un secretario para la municipalidad (\$2400 y \$6000) y también del “recaudador de derechos de Abasto y alumbrado público” (\$6000).²⁹

La Municipalidad de Exaltación de la Cruz tenía incluido al puerto de Campana, como explícitamente se considera en los ingresos de su presupuesto: “Derecho de entrada al Puerto de Campana \$2500” (correspondiente al 20% del total de los ingresos calculados). En los gastos no encontramos específicamente aspectos relacionados con el puerto, lo más cercano resulta ser “Arreglo y limpieza de la playa pública y calles del Pueblo, compostura de caminos y pasos de los ríos” también en \$2500 (17% de los gastos).

Ingresos permitidos limitados y gastos calculados ambiciosos permiten inferir que los presupuestos municipales se caracterizaron por presentar importantes déficits. Los municipales defendieron la mayoría de los gastos presupuestados como una “imperiosa necesidad” y solicitaron ayuda económica al gobierno. Los pedidos hacían referencia, algunos de manera específica, al artículo 73 de la ley de Municipalidades que planteaba: “Mientras las rentas municipales no alcancen a cubrir los gastos que demande el servicio del partido, el tesoro general del Estado proveerá las cantidades que falten para cubrir el presupuesto de cada distrito”.

Una y otra vez, Alsina o Vélez Sarsfield al encontrarse como ministros de gobierno, explicaron a los municipales que los déficits a cubrir eran aquellos que incluidos en los presupuestos que la legislatura hubiera aprobado. Y ese caso no había llegado todavía.

²⁸ AGN, MGEBA, legajos 13528 y 15714

²⁹ AGN, MGEBA, legajo 13825



A modo de conclusión

Consideramos que los pueblos de la banda occidental de los ríos del Plata y Paraná se vieron influenciados por el entramado de intereses políticos y económicos de sectores de la sociedad colonial y de la primera mitad del XIX, que no apoyaron de manera sistemática la consolidación de los asentamientos o el impulso de los puertos, manteniendo jerarquías internas del complejo portuario.

En este primer trabajo sobre el tema, con una mirada de conjunto de los pueblos identificados con puertos fluviales naturales ubicados en la banda occidental del Río de la Plata y del Paraná, las formas de conformación de los asentamientos fueron tan diversas como las del resto de los poblados de la campaña. Las dinámicas poblacionales de los pueblos de la ribera si bien no fueron uniformes, destacándose el crecimiento del pueblo/ciudad de San Nicolás de los Arroyos, tendieron a ser más lentos que el crecimiento de la población en la ciudad o en la campaña de Buenos Aires. Las posibles influencias de la dinámica comercial de los puertos sobre los poblamientos parecieran evidenciarse, en una mirada de largo plazo, en los pueblos de Las Conchas y en San Fernando, incrementándose en algunos otros casos como Baradero o Zárate al avanzar el siglo XIX. Sin embargo, pareciera ser que aquellos pueblos que no dependieron del puerto, y generaron diversas relaciones comerciales (terrestres, fluviales, acceso a mercados), mayor fue el crecimiento poblacional (ej. San Nicolás o Barracas al Sur). Las décadas de 1850 y 1860, aunque no avanzamos mucho más en ese período, parecieran otorgar condiciones para un crecimiento más sostenible.

En relación a las estimaciones que los propios municipales presentaron en los presupuestos a mediados del siglo XIX, podemos señalar que no todas las municipalidades consideran que podían incorporar ingresos a partir de aplicar impuestos relacionados con la actividad de su puerto. Nos hemos detenido en el caso de Ensenada, que más allá de las características apropiadas para un funcionamiento importante del puerto, las autoridades y grupos económicos no parecen haberlo podido o querido sostener durante el periodo estudiado.



Por otro lado la importancia asignada por los municipales a las entradas a lograr por los “derechos por Puerto” evidencia diferencias cuantitativas entre sí, que podrían estar mostrando diferentes niveles en el comercio de cada uno de ellos. Así, San Fernando, ya con el canal construido, junto con el más reciente, municipio de Zárate, se destacaron muy por encima de Baradero, San Pedro, Las Conchas y Exaltación de la Cruz (que incluía en su jurisdicción al puerto de Campana).

De todos modos, los derechos a introducir mercadería por los puertos fueron considerados un ingreso importante en términos relativos a los impuestos a cobrar por los pueblos frente a la ribera, ocupando el primero o segundo lugar en cada presupuesto municipal. Sin embargo, los gastos estimados superaban en general los posibles ingresos. En el caso de San Pedro se centraron en la “canalización del arroyo” (según indicación del ministro de gobierno), pero fundamentalmente se orientaron a la “bajada al Puerto”, la “construcción de un muelle” o el camino desde el Pueblo hasta la orilla del río, es decir, aspectos básicos de conexión entre los poblados y los puertos, y una búsqueda de un mejor funcionamiento de estos últimos facilitando el acceso, la comunicación, evitando las playas con fango, y logrando mejorar la carga y descarga de las mercancías.

Estas construcciones señaladas como una necesidad para el mejoramiento de los puertos a mediados del siglo XIX, y en algunos casos enunciadas como ya iniciadas, pueden ser relacionadas con la persistencia de los amarraderos y sus funciones comerciales en las costas fluviales durante el siglo XIX a la que hicimos referencia al iniciar el trabajo. ¿Cómo eran estos “puertos” en estos años? Sería necesario contar con algunas descripciones que nos permitieran conocer sus características. También, cabe destacar, pareciera existir una confluencia de iniciativa y apoyo económico entre los poderes locales y los del gobierno del Estado de Buenos Aires, para incentivar estas mejoras en los puertos, como también la hubo en los pueblos. Los registros más precisos de la población de Buenos Aires en su conjunto, en estos ámbitos (población fluvial y pueblos), junto a la población de frontera, si bien no tenían un gran impacto numérico, parecieran manifestar una mirada del Estado más interesada por estos ámbitos sociales, económicos y políticos sobre los que seguiremos indagando.