



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

BOLETÍN ONLINE

PDF descargable | www.anhistoria.org.ar

Año 3, Nº 16 (Abril de 2014)



Temario

El derrotero fluvial rioplatense durante el período colonial tardío (1750-1830)

Incorporación del Dr. Emir Reitano como Académico Correspondiente

Conferencia de la Dra. Susana Truchuelo García

Mesa Panel sobre "Cuestiones de Límites" en la 40ª Feria del Libro

Novedades Editoriales



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

El derrotero fluvial rioplatense durante el período colonial tardío (1750-1830)

Por el académico correspondiente Dr. Emir Reitano

La navegación fue, desde siempre, un factor determinante para el crecimiento y desarrollo de las civilizaciones y el área rioplatense no ha sido la excepción. En este caso la navegación de los ríos interiores y el estuario rioplatense durante el período colonial tardío constituyeron un elemento clave para la vida y el desarrollo de la región.

El Río de la Plata y sus afluentes forman uno de los tres inmensos sistemas hidrográficos de América del Sur con una cuenca que abarca, aproximadamente, tres millones de kilómetros cuadrados. Sus principales afluentes, el Paraná y el Uruguay riegan y se extienden por todo el litoral desembocando en un delta que se abre a una extensión de unas 150 millas desde su nacimiento hasta una línea imaginaria que une los cabos de Santa María en Uruguay y San Antonio en la costa de Buenos Aires. Todo ese inmenso litoral fluvial no ha tenido una historia social de los hombres que lo surcaban.

Desde los comienzos mismos de la colonia el Río de la Plata ha constituido un problema para los navegantes; su extensión, su poca profundidad sumado a los bruscos y violentos cambios climáticos y sus corrientes erráticas convirtieron a este río en una región singular y riesgosa para adentrarse a navegar en ella. Por otra parte, el remontar sus afluentes tampoco constituyó una empresa sencilla hasta la llegada de la navegación a vapor. En la antesala de su delta, frente a la isla Martín García los barcos debían esperar durante días y semanas hasta que la altura de las aguas y los vientos favorables les permitieran remontar la corriente hasta Santa Fe, Paraná o Asunción.

Son pocos los estudios acerca de la navegación fluvial rioplatense y prácticamente nulos los estudios que abordan la vida cotidiana de los hombres que se dedicaban a este tráfico. Con excepción de algunas investigaciones fragmentarias por su abordaje, no encontramos un trabajo que enfoque este objeto de estudio en forma global. El estuario rioplatense ponía en movimiento todo un mundo dinámico de una riqueza insospechada, sobre el que los investigadores poco se han adentrado.

Todo este trabajo de puerto y navegación generaba una demanda constante de hombres y servicios como también oficios y especialidades que constituían un factor importante de atracción laboral para criollos y extranjeros que veían en el área un foco de atracción para sus actividades. De este modo se generó, en el Río de la Plata, un caudal de oportunidades y un mercado laboral, con especializaciones y trabajos temporales, que promovió un intercambio inusitado de hombres y mercaderías.



Apostadero Naval de Montevideo por J. Rivera.

Esta cantidad de innumerables actividades tuvo una influencia lógica en la economía regional y su sociedad, la que ha sido medida en parcialidades pero nunca en su totalidad por la dificultad que este estudio conlleva.

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

Cabe destacar que la producción del Paraguay colonial e independiente se estructuraba en dos productos dominantes, como la yerba mate y el tabaco (estancado desde 1778) y azúcar, maderas, cables, cueros y alimentos en un segundo nivel.

Estos productos tenían, mayoritariamente, como destino final la ciudad de Buenos Aires y también los puertos de contacto. La vía de circulación que unificaba el río Paraná ligaba localidades portuarias como Villa Rica, Corrientes, Goya, Esquina, Nogoyá, Paraná, Santa Fe, Rosario y Las Conchas; mientras que la ruta del río Uruguay, ligaba a Salto Chico, Gualeguay, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y Paysandú entre otras.

Para la navegación de estos ríos y sus afluentes, donde existía un considerable tráfico de hombres, mercaderías y objetos, se utilizaron diversos tipos de embarcaciones.

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

La balandra era una embarcación similar al cutter inglés, de un mástil solamente y en general estaba aparejada con una vela cangreja, una escandalosa y uno o varios foques. Se diferenciaba del cutter porque poseía un botalón de proa fijo y podía desplazar de 20 a 45 toneladas.

Las balandras constituían la mayoría de las embar-



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina



Félix de Azara.

caciones fluviales en el estuario pero, hacia 1835, fueron superadas por las goletas y, hacia 1850, habían desaparecido casi por completo como las chalanas (tipo de embarcación menor, de fondo plano, proa aguda y popa cuadrada que se utilizó en el estuario hasta la década del cuarenta), chalupas y goletas pequeñas, dando lugar al pailebote que comenzó a aparecer en los registros hacia 1835. A partir de ese momento el uso del pailebote se extendió a todo el estuario.

La sumaca era una goleta pequeña, de aproximadamente 40 toneladas típica del Brasil y el Río de la Plata. De poco calado, lo que la hacía ideal para el estuario rioplatense, y dos mástiles, llevaba botalón, un palo mayor aparejado de goleta con velas de bergantín. Malaspina, en el informe sobre sus actividades en Montevideo de 1789, se refiere a una sumaca empleada por ellos y destaca que "Sumaca es una especie de goleta con cubierta y sirve de sobremano para la navegación del río". Era una embarcación muy parecida al patacho aunque algunos autores no concuerdan en su descripción.

La irrupción del pailebote reflejaba el incremento del comercio en la zona como también, la mejora del tráfico fluvial y la tendencia hacia la utilización de veleros más grandes para dicho tráfico. En efecto ya para 1850 los barcos de vapor hacían sentir su competencia y las goletas comenzaron a necesitar una mayor capacidad de carga y simplicidad de maniobra para reducir la cantidad de tripulantes. Según el "Diccionario Náutico" de Martínez Hidalgo, se dio el nombre de pailebote a "todas las goletas pequeñas", pero en el Río de la Plata su significado era mucho más concreto: el pailebote era una goleta pequeña, de dos palos con velas cangrejas, dos o tres foques y, eventualmente, un velacho, desprovista de gavias. Estas embarcaciones por regla general dejaron registros de su paso por el estuario, sin embargo

existían también otros tipos de improvisadas embarcaciones de formas variadas, muy difíciles de rastrear en los documentos y archivos, que hacían la carrera entre Asunción y Las Conchas. Estimamos que serían la mayoría ya que un informe de Félix de Azara y otro de Juan Ignacio Ezcurra enviados al Consulado de Buenos Aires nos permiten construir un somero panorama sobre ellas. Nos referimos a canoas, chalanas, piraguas, itapas, garandumbas y otras más que resultan difíciles de describir y cuantificar por sus variadas formas y tamaños.

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

Azara se refiere entre otras cosas, a las embarcaciones sin quilla, éstas constituían un grupo destacado de elementales objetos de navegación, prácticos y peligrosos a la vez, pero muy utilizados en este tráfico. Canoas, balsas, itapas y garandumbas navegaban en sentido único desde Asunción hacia Buenos Aires llevando yerba mate y tabaco fuertemente cosido en sacos de cuero.

Las garandumbas eran, según la descripción de Juan Francisco Aguirre:

Embarcaciones que exceptuando la parte de ellas desde la amura a proa en que se redondean algo, en todo lo restante son verdaderas bateas, no llevan cubierta ni más bancos que los precisos para la sujeción del barco.

Sin embargo, para el Jesuita Martín Dobrizhoffer, en su "Historia de los Abipones" las garandumbas parecen ser diferentes. Una garandumba es una canoa grande y hecha de un solo árbol ahuecado, en cuyos costados se agregan unas tablas para ensancharla.

Todo ello nos habla de un concepto genérico para poder dar un solo nombre a este variopinto grupo de embarcaciones. Azara las consideraba muy útiles para el transporte de maderas ya que, cuando ocurrían naufragios el agua no perjudicaba mayormente el cargamento. Estas naves navegaban fácilmente llevadas por las corrientes (Azara se refiere a "las dos corrientes anuales"), hasta el puerto de Las Conchas. Sugiera que en caso de que en ellas se transporte yerba o tabaco no se debía permitir una carga superior a mil arrobas. Sin embargo algunas de estas embarcaciones llegaron a transportar casi 30.000 arrobas de yerba mate, por lo que eran de un volumen muy peligroso para



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

conducir. En general estaban tripuladas por un baqueano o piloto que estaba a cargo durante todo el viaje y hasta treinta peones o marineros que debían realizar el trabajo pesado. En algunos casos dos o tres indios Payaguáes acompañaban a la embarcación con sus canoas. Estos auxiliares exploraban delante de la multiforme embarcación y regresaban a reportear al baqueano sobre problemas como canales nuevos o bloqueados, bancos de arena, camalotes y cualquier otro obstáculo para la navegación.

Lo cierto es que para cualquiera de las embarcaciones que hicieran la ruta del Paraná hacia el sur la navegación no era sencilla. La primera tarea de un dueño de embarcación para realizar un viaje río abajo era asegurarse los servicios de un piloto competente, el que recibía con frecuencia, además de su salario, una porción de las ganancias del viaje. Jerry Cooney señala que a menudo el baqueano era el mismo propietario y actuaba como un pequeño negociante al fletar su embarcación.

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

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

ese motivo una investigación sobre esta problemática, llevada a cabo por el Consulado de Buenos Aires en 1797, destacó algunos factores contribuyentes entre los que podían encontrarse desde una tripulación deficiente, embarcaciones recargadas y en mal estado, faltas de elementos de seguridad e insumos fundamentales para la navegación como anclas, cabos y amarras.

La forma más segura de viajar por el Paraná en estas precarias embarcaciones era, navegar los días de calma absoluta y dejarse llevar por la corriente durante el día (en estas embarcaciones la navegación nocturna se hacía demasiado peligrosa), los peones se colocaban a los remos y se dejaban impulsar río abajo orientando la dirección de la embarcación.

¿Cuánto tiempo podía demorar una embarcación en realizar la carrera Asunción - Las Conchas? Obviamente que no existe una respuesta absoluta para esta pregunta en los tiempos de la navegación muscular y a vela. En un trayecto normal esta navegación podía demorar entre dos o cuatro meses, sin embargo, el sobrecargo de las embarcaciones, las varaduras y el mal tiempo, podían jugar en contra. También los pilotos realizaban con frecuencia sus propios negocios en los puertos que tocaban dilatando más la travesía. Por otra parte los peones y marineros, en algunos casos, conseguían otros trabajos en los puertos y sobornaban a los baqueanos con parte de su salario para pasar más tiempo en los mismos.

Por regla general las embarcaciones tardaban cuarenta días promedio en llegar a Las Conchas y tres meses para el retorno río arriba, sin embargo podía haber excepciones. Una embarcación empleó un año entero en toda la travesía de ida y vuelta para entregar dos toneladas de yerba mate. No obstante también hubo algunas embarcaciones más sofisticadas (lo mismo que su tripulación), que lograron hacer dos y hasta tres viajes en un año.

El excesivo tiempo que demoraba la navegación, el Síndico de Real Consulado Juan Ignacio de Ezcurra señalaba que estas continuas e injustificadas detenciones en los puertos de tránsito habían llegado al caso de que "Alguna (embarcación) ha demorado en su arribo al Puerto de las Conchas el inmenso tiempo de once meses, suficiente para circular por todo el mundo..."

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

Una vez en el puerto de Las Conchas, las tripulaciones descargaban la embarcación y recibían su salario. Las mercancías se guardaban en los almacenes dispersos por el puerto desde donde se distribuían. Ahí mismo, en Las Conchas, las embarcaciones construidas solamente para el viaje de ida se desmontaban, y las maderas se vendían para la



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

construcción de casas, muebles y en algunos casos como combustible dado que la leña era un producto escaso y con gran demanda en Buenos Aires. Muchos de estos individuos, entonces, compraban artículos de comercio, los que ellos más tarde podían vender en las escalas de su regreso al Paraguay, pero la mayoría permanecía en la región de Las Conchas aceptando algún trabajo temporal como preparación a su regreso al norte, o buscaba empleo permanente si planeaba estar aquí por un tiempo prolongado. Esa era, en líneas generales, la composición de los pobladores del puerto.

Cabe destacar también que muchos de estos marineros nunca regresaron al Paraguay ya que era frecuente la desertión como también no regresar y este desequilibrio de las llegadas sobre las salidas logró que se concentrara, alrededor del puerto de Las Conchas, una población masculina joven que hablaba guaraní, como bien lo señaló Juan Francisco Aguirre en su diario. Esta migración humana tuvo un impacto importante en la región ya que los mismos se ubicaban luego en los más diversos trabajos y algunos como marineros en los barcos costeros del estuario.

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

Otro tema a tener en cuenta era la falta de cubiertas en este tipo de embarcaciones. En el alegato del síndico Juan Ignacio Ezcurra se señalaba entre otras anomalías, que los frutos procedentes del Paraguay eran conducidos sobre las cubiertas de estas embarcaciones sin protección alguna, algunas veces tapados con cueros, lo que deterioraba en forma notable la mercadería. Por ello el síndico proponía, entre otras medidas, no permitir la estiba de cargas sobre las cubiertas. El problema fundamental que se presentaba en este caso era precisamente la falta de cubiertas en muchas de estas sumacas y balandras (obviamente que las garandumbas no las poseían). El diputado consular en Asunción, Fermín de Arredondo respondió al pedido de Ezcurra diciendo que la utilización de embarcaciones sin cubierta en el tráfico desde Asunción se debía fundamentalmente a que era



Apostadero Naval por C Menck Freire

más fácil la descarga y carga de mercadería en caso de producirse naufragios o varaduras y porque los zurrones de yerba mate necesitaban gran ventilación imposible de obtener en los barcos con cubierta.

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

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

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

Habíamos hecho una media legua escasa cuando estalló una violenta tormenta y un borrascoso pampero nos hizo girar como un trompo... una fuerte ráfaga desgarró la única vela de algodón que teníamos, lo obligó (al capitán), muy a pesar



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

suyo, a abordar un islote formado por la inundación del Uruguay... Comenzó a llover en el preciso momento en que llegamos y la lluvia no cesó hasta el día siguiente a mediodía; ya se sabe que a bordo carecíamos de abrigo y lugares para dormir; contábamos con los cueros que el patrón debía embarcar para hacernos un techo en caso de necesidad pero había tomado sólo los necesarios para resguardar nuestro equipaje y nuestras provisiones de boca. Así, pues, debimos resignarnos no sólo a quedarnos sin comer sino también a acostarnos bajo la bóveda, demasiado húmeda quizá, del firmamento.

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

Conclusiones

El área rioplatense y la carrera al Paraguay tuvieron características particulares que la distinguieron de otras regiones y otras cuencas portuarias. Las mismas estuvieron relacionadas con el contexto económico y social que se había gestado en ella. Dentro de este contexto, los individuos dedicados al tráfico fluvial y las embarcaciones que ellos utilizaban, fueron consecuencia directa de esta situación, tomando ambas características particulares a través del tiempo y generando una dinámica de trabajo con rasgos propios.

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

A pesar de los obstáculos naturales que se presentaban a los navegantes, y los problemas que la navegación causaba, pocas han sido las intervenciones de la corona o del gobierno independiente en el regule de la actividad fluvial. La misma siempre se adecuó a las circunstancias del momento, como las intervenciones de Azara y Ezcurra para intentar mejorar la navegación en la región, sin embargo estas declamaciones poca influencia tuvieron en el tema en cuestión.

Por otra parte las actividades relacionadas con la navegación se desarrollaron en forma constante y continua a pesar de todos los inconvenientes que se sucedieron en el camino. El largo período de

desorden y hostilidades suscitado en el estuario, desde las invasiones inglesas, las guerras de independencia, las luchas civiles, la guerra con el Brasil y posteriormente, los bloqueos navales francés y anglofrancés constituyeron un serio problema en la navegación, sin embargo y a pesar de la situación adversa, la misma debió continuar con ritmo propio para enfrentar las vicisitudes.

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

Somos concientes que en estas breves palabras solamente podemos hacer una somera presentación temática, sin embargo consideramos que es importante volver a pensar algunas cuestiones referidas a la navegación del estuario rioplatense y los hombres que la realizaban. Queda todavía un largo camino historiográfico para hacer un análisis de los navíos, su estructura y su capacidad de carga, como también trazar un perfil de los individuos que componían este mundo fluvial. Sabemos que esto último no será una tarea sencilla, sobre todo en la búsqueda archivística. Los sectores bajos poco han pasado por los registros coloniales y la mayoría de los hombres del río pertenecían a este grupo social. Sin embargo, el abordaje de esta temática nos permitirá vislumbrar nuevas perspectivas analíticas para comprender mejor ese mundo que se estaba gestando a caballo del orbe colonial, seguido del proceso revolucionario y las guerras civiles. Tal vez desentramando algunos aspectos dentro de esta perspectiva, podremos entender de manera más clara a esta nueva sociedad que comenzaba a emerger en la región.



Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

Incorporación del Dr. Emir Reitano como Académico Correspondiente

El martes 8 de abril en el antiguo recinto del Congreso Nacional, tuvo lugar la sesión pública especialmente convocada con motivo de la incorporación del doctor Emir Reitano como académico correspondiente en la provincia de Buenos Aires. La apertura del acto estuvo a cargo del Presidente, doctor Miguel Ángel De Marco, quien hizo entrega al recipiendario del collar, medalla y diploma de académico correspondiente.

Luego de la presentación del académico de número, doctor Fernando Barba, disertó el doctor Emir Reitano sobre: "El derrotero fluvial rioplatense durante el período colonial tardío. Hacia una historia social del río, sus marineros y sus barcos (1750-1830)".

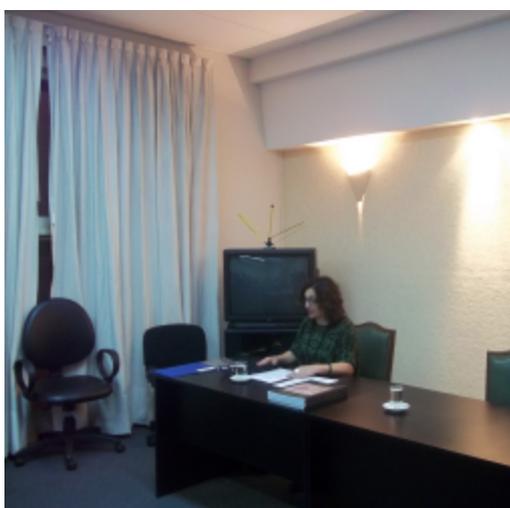




Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

Conferencia de la Dra. Susana Truchuelo García

El jueves 24 de abril, la doctora Susana Truchuelo García, profesora titular del departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria, disertó en la Sala de Conferencias de la Academia Nacional de la Historia sobre “La Monarquía Hispánica y la administración de la guerra: debates en torno a la defensa territorial”. Fue presentada por el Presidente, doctor Miguel Ángel De Marco.



Mesa Panel sobre “Cuestiones de Límites” en la 40° Feria del Libro

El viernes 25 de abril, la Academia Nacional de la Historia, expuso en la 40° Feria Internacional del Libro de Buenos Aires. En la sala Roberto Arlt el Presidente, Dr. Miguel Ángel De Marco, moderó la Mesa-panel sobre “Cuestiones de Límites”, que contó con la participación de la profesora María Cristina Bianchetti, del embajador Juan Archivaldo Lanús y del académico correspondiente ministro Carlos Dellepiane Cálceña.





Academia Nacional de la Historia de la República Argentina

Novedades Editoriales

Reciente publicación

"Investigaciones y Ensayos N° 60 (enero – diciembre 2011)", Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2010, pp. 632. Investigaciones y Ensayos es la publicación periódica de la Academia Nacional de la Historia. Las colaboraciones se reciben hasta el día 30 de septiembre de cada año. El número 60 cuenta con las contribuciones de: Samuel Amaral, Carolina Barry, Alejandro A. Damiánovich, Carlos Newland, Hector Aricó, Héctor Ghiretti, Isidoro J. Ruiz Moreno, José María Mariluz Urquijo, María Inés Montserrat, Marta Valencia, Héctor Omar Noejovich, Noemí Girbal-Blacha, Marco A. Giovannetti, Rodolfo Raffino, Sergio Hernán Angeli, Silvana Staltari.

Susana Frías, "Vecinos y Pasantes", Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2013.

Este séptimo volumen de la serie Estudios de Población, dirigido y editado por la Lic. Susana Frías, trata un tema infrecuente en la bibliografía de la historia de la dominación española, y ratifica la inexactitud de la tan mentada "siesta colonial", al demostrar la persistente movilidad de los pobladores de aquellos tiempos, ya fuese por razones familiares, por el desplazamiento voluntario en búsqueda de mejores condiciones de vida, por imposiciones de la vida miliciana o monástica, o por el ejercicio de la actividad comercial tanto interprovincial como transatlántica.

Seis investigadores – Ana T. Fanchín, María E. Martese, María I. Montserrat, Gabriela Quiroga, María L. Salinas y Omar Svirtz Wucherer- muestran la diversidad de situaciones y sus manifestaciones en varias regiones de nuestro país – Buenos Aires, Cuyo y el Nordeste- lo que ha permitido a la Dra. Gladys Massé interrelacionar los diversos estudios y plantear nuevos interrogantes. Las amplias perspectivas el tema y la presentación de los trabajos son tratados en la "Nota Preliminar" de la Lic. Frías, quien cierra el volumen con un "Glosario" de términos de la época, para quienes no hayan profundizado en ella.

Grupo de Investigación de Historia Militar, "Guerra de Independencia. Una nueva visión", Buenos Aires, Emecé, 2013.

Este libro ofrece un nuevo y original enfoque sobre la guerra de la independencia argentina y sus proyecciones sudamericanas, pues no se limita a la mera enunciación de hechos bélicos sino que indaga con profundidad en los distintos aspectos que se relacionan con aquella gigantesca epopeya que comenzó en 1810 y sólo concluyó catorce años más tarde en la batalla de Ayacucho. Aquí se estudian las condiciones políticas, el panorama internacional, la creación y el desarrollo de las instituciones castrenses, el pensamiento militar, la tecnología bélica y de apoyo logístico, tanto en lo que se refiere a las fuerzas terrestres como navales que intervinieron.

Ignacio Martínez, "Una Nación para la Iglesia Argentina", Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2013.

A comienzos del siglo XIX la idea de nación estaba lejos de representar lo que conocemos hoy por Nación Argentina. Por su parte, la Iglesia católica se encontraba amalgamada con la sociedad a tal punto, que es difícil identificarla como un actor histórico concreto. Las instituciones estaban atravesadas por la religión, por su sensibilidad y sus normas. Incluso las corrientes ideológicas que luego serían asociadas al impulso laicista, como la ilustración, eran absorbidas y difundidas dentro de la matriz católica. Por ello, más que determinar si la Nación Argentina se formó gracias o a pesar de la Iglesia católica, es necesario estudiar la simultánea conformación de la Iglesia y del Estado nación en el actual territorio argentino a lo largo del siglo XIX. Este libro estudia ese proceso orientado por algunas preguntas fundamentales: ¿qué facultades intentaron ejercer las nuevas autoridades, provinciales y nacionales, sobre las instituciones católicas? ¿En qué medida lo consiguieron? ¿Qué roles le asignaron a la religión católica en el nuevo orden político y legal luego de la revolución de mayo? Para responder estos interrogantes Martínez analiza los conflictos jurisdiccionales que disparó la cuestión eclesiástica en un largo período, que va desde 1810 a 1865, y en el amplio espacio geográfico ocupado por las denominadas provincias históricas. Esas disputas nos hablan no sólo de las formas específicas que presentó el proceso de secularización en la actual Argentina, sino también de los límites que encontraron los ensayos de construcción estatal tras la ruptura del vínculo colonial.

Cesar A. García Belsunce, "Pertenenencias Extrañas. Libros en Buenos Aires en 1815", Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2013.

La obra hace referencia al antiguo concepto del "extrañamiento con nota de indignidad" que se practicaba en la época medieval y a comienzos de la edad moderna. En 1812, el gobierno revolucionario, a través de un decreto, aplicó dicho concepto a aquellos españoles que eran enemigos de la revolución, dando lugar a exilios y al apoderamiento de sus bienes. Eso no tuvo mayores efectos en Buenos Aires pero sí en Montevideo cuando las fuerzas patriotas tomaron la plaza en 1814, continuó diciendo. En ese contexto, gran cantidad de bienes fueron incautados bajo la categoría de "pertenenencias extrañas" como, por ejemplo, cereales, armas, telas y libros. De este último aspecto trata el libro, es decir, de los más de 4.000 volúmenes que fueron embarcados en Montevideo con destino a Buenos Aires, donde fueron vendidos a través de procedimientos que el autor calificó de dudosos y desprolijos. A partir de un trabajo de investigación realizado hace una treintena de años en el Archivo General de la Nación, el autor tomó contacto con varios legajos referidos a este tema, entre los cuales halló un inventario de multitud de libros de las más diversas materias traídos desde Montevideo a Buenos Aires. En su gran mayoría, dichos libros fueron vendidos con destino desconocido o entregados a la Biblioteca Pública para enriquecer su acervo, en menor medida, por orden del gobierno de Buenos Aires. Esta obra no pretende hacer un estudio de la influencia de esos libros en el mundo de las ideas, sino constituir un instrumento de utilidad para quienes aborden esta área de investigación.

