

El puerto de Concordia (1905-1910), una mirada desde la prensa escrita

JAVIER PATRICIO BORCHE ¹ - FLAVIA MARISOL FRIGO ²

Resumen

A fines del siglo XIX, la ciudad de Concordia poseía el tercer puerto del interior en importancia por el volumen de tráfico en mercaderías, tanto entrante como saliente y también de personas que arribaban. Se estaba en medio del aluvión inmigratorio y la zona era propicia para el mercado internacional y la acogida de nuevos brazos para trabajar las fértiles tierras de las lomadas entrerrianas.

Se tomará como recorte temporal el período 1905-1910. Esto obedece a la fecha de inauguración de una nueva infraestructura del puerto de Concordia, moderna, con mayor calado, adecuada al volumen de mercaderías y personas circulantes. Por ello, la presente investigación trata sobre una de las aristas de esta situación portuaria (la comunicación), vista desde dos publicaciones periódicas, a saber: El Litoral y Concordia, desde las

1 IFD C. B. de Quirós- IEPAS- CEHIR

2 IFD PSCS- IEPAS- Escuela Normal SDFS- CEHIR

que se desprenden a vista pública sus actores, relaciones comerciales, conflictos sociales, etc. A través de la prensa periódica podremos establecer las relaciones del hinterland y del foreland de esta pujante ciudad portuaria, hoy segunda en importancia y población de Entre Ríos.

Palabras clave

Puertos - Ciudades portuarias - Periodismo - Concordia (Entre Ríos)

Abstract

In the late nineteenth century the city of Concordia was the third most important port, in the interior, in terms of merchandise volume and traffic, both incoming and outgoing, and also in regard to immigrant arrivals. It was receiving a continuous flow of immigrants and the environment was conducive to international markets and welcomed new hands to work the fertile lands of the Entre Ríos hills.

*To this end the area experienced a temporary cutback, from 1905 to 1910. This was due to the inauguration date of a new Concordia port infrastructure, which was modern, had a deeper draft, more suited to the volume of goods and people within the port. Therefore, this research deals with one of the issues of this port situation (communication), seen from the viewpoint of two regular publications, namely: *El Litoral* and *Concordia*, which expose the actors, the trade relationships, the social conflicts, etc., to public view. Through the regular press we will be able to establish this thriving port city's hinterland and foreland associations, today second in importance and population in Entre Ríos.*

Keywords

Ports - Port Cities - Journalism - Concordia (Entre Ríos)

Introducción

La ciudad de San Antonio de Padua de la Concordia fue fundada en 1831 mediante un decreto de la legislatura. Durante de la década de 1960, en un debate historiográfico, algunos historiadores como Erich Poenitz³ y Heriberto Pezzarini⁴ sostuvieron que la ciudad fue fundada mediante aquel decreto, impulsado por el cura párroco de Mandisoví, Mariano José del Castillo. En cambio, Luis María Medina⁵ afirmó que la fundación de la ciudad ocurrió cuando el cura párroco recibió el decreto en el poblado. Amplios sectores de la ciudadanía solo reconocieron la fecha de la llegada del decreto como fecha oficial de la concreción del poblado.

La entonces pequeña villa se ubicaba, y así continúa, entre el Salto Grande y el Salto Chico del río Uruguay, sobre su margen Este. Se encuentra en la zona noreste de la actual provincia de Entre Ríos.

En la década de 1970, sobre el accidente geográfico denominado Salto Grande, se construyó la represa del mismo nombre. La mencionada obra provee un 7% de la energía que utiliza la Argentina y el 50% de la República Oriental del Uruguay. Al ser un río limítrofe la obra contó con el apoyo y manejo de las administraciones de ambos países, situación que hasta el día de hoy se mantiene⁶.

El lugar inicial donde se emplazó el poblado ya contaba con habitantes, y se ha logrado comprobar que esta zona fue parte de las estancias jesuíticas y que el territorio estuvo, luego de la expulsión de esta orden religiosa, bajo la jurisdicción de quienes fueran los encargados de admi-

3 ERICH L. W. E. POENITZ, *Dos fundaciones de Concordia*, Grafelco. Concordia, 1974, p. 34.

4 HERIBERTO PEZZARINI, "El proceso fundacional de Concordia", en: *Cuadernos de Estudios Regionales*, Instituto regional de investigaciones científico culturales, Concordia, 1981, año 1 N°1, pp. 22-23.

5 LUIS MARÍA MEDINA, *Recopilación histórica de Concordia*, Editorial del Litoral S.R.L (EDEL), Concordia, 1996, pp. 30-40.

6 Represa de Salto Grande, <<https://www.saltogrande.org/generacion.php>. [Fecha de consulta: 24/022017].

nistrar las Temporalidades de dicha orden hasta su posterior venta⁷. Los historiadores observan que durante el período colonial este espacio no fue parte de las disputas entre los cabildos de Santa Fe de la Veracruz y de Santa María de los Buenos Aires; no obstante, sí hubo disputas⁸ sobre el control o dominio de las áreas de la costa del río Paraná y del río Uruguay⁹. La provincia se crea¹⁰ en 1814 mediante decreto del Director Supremo Gervasio Antonio de Posadas¹¹. Hasta ese momento (1814), el noroeste del actual Entre Ríos estuvo ligado a las actuales provincias de Misiones y Corrientes y su jurisdicción¹², lo que generó una particularidad en sus habitantes respecto al resto de los entrerrianos. En referencia a que esta zona fue parte de las misiones jesuíticas cabe la aclaración de que solo era una zona de pastoreo de animales vacunos, no un espacio de reducción¹³.

La zona rural que forma el entorno de la ciudad se cuenta entre las zonas más ricas que posee la provincia de Entre Ríos, lo que ha dado lugar a grandes fortunas y a la posesión de muchas tierras de la familia

7 ERICH L. W. E. POENITZ, "Acción pobladora de Yapeyú, después de la expulsión de la Compañía", en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional*, celebrado en Santa Fe y Paraná, del 10 al 12 de julio de 1975, Buenos Aires, ANH, 1977, pp. 363-377.

8 ALBERTO DE PAULA & RAMÓN GUITIERREZ, "Las ciudades y el medio rural", en: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina, 2. La Argentina entre los siglos XVII y XVIII*, Bs. As., Planeta, 1999, pp. 75-77.

9 CÉSAR BLAS PEREZ COLMAN, *Historia de Entre Ríos. Época colonial (1520-1810). 1.*, Imprenta de la provincia, Paraná, 1936.

10 ALBERTO DE PAULA & RAMÓN GUITIERREZ, "Las ciudades y el medio rural...", Ob. Cit., p. 77.

11 OSCAR FERNANDO URQUIZA ALMANDOZ, *La cuestión capital en la provincia de Entre Ríos*, Imprenta oficial de Entre Ríos, Paraná, 1999, pp. 33-34.

12 ERICH L. W. E. POENITZ, "Misiones y los guaraní-misioneros en Entre Ríos", en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, LXII-LXIII, Buenos Aires, 1989-1990, p. 460.

13 ERICH L. W. E. POENITZ, "Don Juan de San Martín y el poblamiento del departamento Monte Caseros", en *Revista de la Junta de Historia de Corrientes*, N° 7, Corrientes, 1977, pp. 37 y 38.

Urquiza. Ya en su inicial época de comerciante, Justo José de Urquiza tenía negocios y pulperías en el poblado.

Concordia llegó a ser, justamente en el período en estudio de la presente investigación, el tercer puerto en importancia del país, luego de Rosario y Buenos Aires. La firma Nicolás Mihanovich poseía oficinas y puerto de reaseguro de sus embarcaciones, y Hüfnagel, Plotier y Cía. una importante barraca. La estación central del ferrocarril General Urquiza¹⁴ estaba ubicada en el puerto de la misma ciudad y contaba, además, con una estación al norte. El puerto con ferrocarril significaba la salida de todos los productos de la zona de influencia y del noreste argentino, ya que la libre navegación de los ríos del litoral, a partir de Caseros, permitió la pronta comercialización de las mercaderías de estas provincias y territorios nacionales hacia el mercado europeo y americano. También era el lugar de llegada de los productos importados para la zona y los ya mencionados espacios del noreste argentino¹⁵.

La ciudad de Concordia, en el periodo estudiado, era ya una ciudad pujante, comercialmente ligada al resto del país por el ferrocarril y, por su puerto recientemente inaugurado, al resto del mundo; poseía pocas escuelas primarias pese a su importancia, varias escuelas particulares y recién comenzaba la creación de las primeras escuelas secundarias; la primera de ellas era un colegio comercial que impartía el mismo programa que el “Carlos Pellegrini” de Buenos Aires. En la fecha que alcanza esta investigación, se creó una Escuela Normal, una de las últimas que se fundaron en el país (1910), estando ya en vigencia la Ley Laínez¹⁶.

Debemos señalar aquí que nuestro trabajo se centrará en una de las aristas de esta situación portuaria –la comunicación–, que será analizada desde la prensa local, de la que se desprenden a vista pública sus actores, relaciones comerciales, conflictos sociales, etc. A través de esto, podremos establecer las relaciones del *hinterland* y del *foreland* de una

14 Durante el período de estudio esta empresa se denominaba Ferrocarril Argentino del Este.

15 HERIBERTO MARÍA PEZZARINI, *Historia de Concordia I*, El autor, Concordia, 2007, pp. 137-172.

16 Ídem.

pujante ciudad portuaria, hoy segunda en importancia y población de Entre Ríos.

Las fuentes de la presente investigación son los artículos de los periódicos *El Litoral* y *Concordia* de la ciudad de Concordia, desde 1905 hasta 1910. La forma de muestreo fue intencional, ya que sobre las mencionadas publicaciones solo nos interesa lo referido al puerto.

El material se encuentra encuadernado por año y su sitio de conservación y resguardo es la hemeroteca y la biblioteca del Instituto Profesorado Concordia. Su estado de conservación es bueno, aunque algunos años presentan dificultad para su consulta.

El tiempo en el que se realizaron las consultas fue el estipulado por el trabajo de la Biblioteca escolar¹⁷ en la que está resguardado el material. Se fotografió el material utilizado en la investigación.

Las técnicas implementadas fueron, en primer lugar, la observación histórica, considerada como la observación de los documentos¹⁸. Los historiadores analizamos los restos de la sociedad, trabajamos con vestigios, y todo eso puede ser observado y hasta interrogado. ¿Quién lo hizo? ¿Por qué lo hizo? ¿Qué repercusión tuvo?, etc., esto, obviamente, a la luz de un cuerpo teórico sobre lo que se busca observar¹⁹.

También, a partir de la observación documental, se trabajó puntualmente el análisis del contenido (técnica cualitativa) para lo lograr una interpretación (hermenéutica) de las informaciones obtenidas en las fuentes. La técnica trabaja buscando las cualidades del mensaje, posibilita generar inferencias, ayuda a establecer su intención:

Llamamos interpretación (o hermenéutica) a la apreciación del contenido exacto y del sentido de un texto, a partir de la consideración de la lengua y de las convenciones sociales de la época en que fue compuesto. La len-

17 Agradecemos muy especialmente a la bibliotecaria del turno mañana profesora Laura Ava quien gentilmente nos dejó consultar de manera regular los periódicos allí resguardados.

18 Más allá de que no se observan los acontecimientos del pasado, y que ninguna ciencia puede.

19 JULIO ÁROSTEGUI, *La Investigación Histórica- Teoría y Método*. Barcelona, *Crítica*, 2001. pp. 346-350.

gua cambia según el tiempo, el lugar, el estilo, el grado de cultura, etc. Es necesario saber con exactitud qué significaba cada término o expresión en el momento histórico correspondiente a la redacción del texto, pues existe el peligro de distorsionar el sentido de este último, de interpretarlo anacrónicamente: por ejemplo, si consideramos los términos que contiene en sus acepciones actuales (tratándose de una lengua viva). Como las traducciones constituyen siempre, en alguna medida, interpretaciones y comentarios²⁰

...una demanda que tiene planteada el investigador-hermeneuta es que su nuevo texto (o meta-texto interpretativo) deberá mostrarse internamente coherente y empíricamente adecuada: deberá poder mostrar acá y allá qué elementos del texto original fundamentan y justifican las interpretaciones propuestas; y de qué manera esas interpretaciones resultan coherentes y lógicamente consistentes con algún marco teórico y disciplinario sobre el que se apoyan²¹.

Una breve historia del puerto y ciudad de Concordia

Los ríos Paraná y Uruguay, constituyeron los ejes por donde la conquista española forjó la ocupación territorial del litoral argentino y por estas vías fluviales instauraron, hasta la aparición del ferrocarril, las rutas más económicas y ágiles para el transporte e intercambio de la región. En este contexto, San Antonio de Salto Chico, antecedente primigenio de la actual Concordia, no fue la excepción y su conexión con las misiones jesuíticas, en la ruta de la yerba mate, refleja en gran medida

20 CIRO CARDOSO, *Introducción al trabajo de la investigación histórica*, Barcelona, Edit. Crítica, 1982, pp. 145-46.

21 ROXANA YNOUB, "Algunos criterios para trabajar la noción de investigaciones hermenéuticas", (Producido para los cursantes del Módulo de Análisis de Datos de la Maestría en Metodología de la Investigación Científica-UNLa) Mimeo-ficha de cátedra, UNLa, Inédito, 2009, pp.13 y 14.

la evolución económica de su área de influencia, lo que permite analizar los diferentes ritmos de crecimiento dentro de la región²².

La provincia de Entre Ríos fue poblándose mediante tres corrientes. La del Sur, proveniente de Buenos Aires, se instaló en los actuales departamentos de Gualeguaychú, Uruguay, Gualeguay, Tala, Nagoya, Victoria y Villaguay; la vía del Oeste, que provenía desde Santa Fe, tuvo su primer núcleo de poblamiento en la Bajada del Paraná; y la del Norte, procedente desde los pueblos de las misiones guaraníes, Yapeyú fundamentalmente, la que pobló Concordia y Federación.

En relación a esta última, se ha atribuido a la Compañía de Jesús un papel relevante, pues fundaron algunas capillas y oratorios con sus rancharíos, que jalonaban una ruta entre Yapeyú y Concepción del Uruguay; fueron algunas de ellas La Merced y San Gregorio, en Corrientes, y Tuparaí, Mandisoví, San Antonio de Salto y Yerúa, en Entre Ríos.

Esas pequeñas poblaciones sufrieron una decadencia pronunciada a partir de la expulsión de los jesuitas, a final del siglo XVIII, cuando la administración de las misiones pasó a otras órdenes religiosas. Los indígenas no se adecuaron a los cambios y comenzó una lenta decadencia, acentuada por los problemas de frontera.

El pueblo guaraní de Yapeyú logró recuperarse y alcanzó una expansión al sur del río Miriñay hasta el arroyo Yerúa, fundando en 1769 San Antonio de Salto Chico, en los predios de la actual ciudad de Concordia; se convirtió este poblado en un nudo intermedio y esencial en la ruta terrestre-fluvial entre Yapeyú y Buenos Aires.

Durante el siglo XVIII, el espacio económico regional se mantuvo integrado a las misiones jesuíticas, por lo cual barcos y carretas transportaron por las tierras y ríos rioplatenses un intenso tráfico que incluía una amplia gama de productos, fundamentalmente yerba mate desde el Paraguay. Esta vitalidad en los flujos mercantiles posibilitó la consolidación de los negocios en toda el área de influencia, alimentando el crecimiento de las producciones locales y el afianzamiento de pequeños

22 ERICH POENITZ y ALFREDO POENITZ, *Misiones, provincia guaraníca*, Posadas, Editorial Universitaria, 1993.

poblados a la vera de la incipiente ruta comercial²³, “el sitio perteneciente a la actual ciudad de Concordia [...] sirvió como puerto obligado de las Misiones y principal nudo de comunicaciones”²⁴.

Debemos señalar que los ríos del Plata, Uruguay y Paraná fueron más bien un lugar de encuentro y actividad económica, y no una frontera que dividió a las poblaciones²⁵.

Luego de la expulsión, en un contexto de inestabilidad, el poblado de San Antonio fue disminuyendo en su pujanza; muchas familias emigraron a la Banda Oriental (hoy República Oriental del Uruguay) o quedaron dispersas sobre la vera del río; hacia 1821, prácticamente, la población precursora de Concordia, había desaparecido²⁶.

Concordia pasó por etapas muy difíciles de luchas intestinas como las que ocurrían en la Banda Oriental y tenían repercusión en la zona; pero además de estos acontecimientos, los habitantes de la villa pasaron muchas vicisitudes, tales como la invasión de Madariaga. El atropello que sufrieron entonces los habitantes de la comarca recientemente conformada y los destrozos que provocó esta irrupción implicaron un gran esfuerzo para repararla y reconstruirla. Por ello, destacamos el espíritu de lucha de los concordenses que, pese a todo, siguieron trabajando; porque había hombres que miraban más allá del momento que vivían, y veían al futuro como algo promisorio, sobre todo los comerciantes, que empujaban hacia delante, teniendo en cuenta fundamentalmente la importancia del puerto, que en épocas de paz era una terminal próspera y con mucha actividad, aunque en épocas de luchas y conflictos no ingresaran productos²⁷.

Hacia 1832, el gobierno provincial creó el puesto de dependiente del resguardo, encargado de vigilar las operaciones portuarias que se realizaban en El Salto, y al año siguiente se estableció una pequeña

23 ERICH POENITZ, *La ruta oriental de la yerba...* ob. cit. p. 26

24 ERICH POENITZ y ALFREDO POENITZ, *Misiones, provincia guaraníca...* ob. cit. p.41.

25 CESAR BLAS PEREZ COLMAN. *Apuntes históricos. El Nord Este de Entre Ríos. Fundación de Concordia*, Paraná, La acción, 1932, pp. 61 y ss.

26 HERIBERTO MARIA PEZZARINI, *Historia de... Ob. cit.*, p. 2.

27 Ídem, pp. 25-28.

guarnición militar. Los muelles utilizados luego de la fundación de la villa, fueron los llamados Palavecino (ubicado frente al Puerto de Salto), el Saladero Chico, de los hermanos De la Cruz (zona de la carretera La Cruz, al sur de la ciudad), y el Puerto de la Concordia, en la barra del arroyo Yuquerí Grande. El puerto quedó bajo la dependencia del comandante militar y receptor de rentas de Concordia²⁸.

En el reglamento para el funcionamiento de los puertos de 1832 se establecieron las atribuciones de las capitanías de puerto y la comandancia de resguardo, y los recaudos necesarios que debían tomarse para comprobar la legitimidad de las cargas. Asimismo, el administrador de aduana debía controlar los registros, guías y manifiesto de cargamento, además de percibir los derechos que debían abonarse, aplicar penalidades, etc²⁹.

Luego, para controlar y evitar el contrabando, el gobernador de la provincia de Entre Ríos, Justo José de Urquiza, declaró único puerto habilitado a la barra del arroyo Yuquerí Grande.

La necesidad imperiosa de trasladar el puerto ubicado en la barra del Yuquerí Grande a una zona más cercana a la ciudad de Concordia fue expresada en un informe por el comandante Báez al gobierno provincial, en 1853.

Como señala Roberto Schmit, en *Ruina y resurrección en tiempos de guerra*, la "llamada política de 'puertos abiertos', fue una herramienta que privilegió el desarrollo y la consolidación de los intereses de los comerciantes-productores locales, quienes en definitiva cimentaron el fortalecimiento económico, político y militar del poder urquicista de la región"³⁰.

En 1860, mediante una petición popular al gobierno provincial, se le solicitó el traslado del puerto a la ciudad, lo que se concretó efectiva-

28 LUIS MARÍA MEDINA, *Recopilación histórica de... Ob. cit.*, p.12.

29 OSCAR URQUIZA ALMANDOZ. *Historia económica y social de Entre Ríos 1600-1854*. Buenos Aires, BNL, 1978, cap. V, pp. 234 y 235.

30 ROBERTO SCHMIT, *Ruina y resurrección en tiempos de guerra. Sociedad, economía y poder en el Oriente Entrerriano postrevolucionario, 1810-1852*, Buenos Aires, Prometeo, 2004; p. 152.

mente en la barra del arroyo Manzores, ubicación actual; dos décadas después, la falta de infraestructura adecuada hacía que los vapores de la empresa Nicolás Mihanovich que trasladaban pasajeros, encomiendas y correspondencias en el servicio regular Buenos Aires-Salto quedaban anclados en el canal de navegación, ya que su gran porte no les permitía su maniobrabilidad en el espacio reducido que les presentaba el canal de entrada; debían realizar, entonces, los trasbordos necesarios en embarcaciones más pequeñas hacia tierra firme.

En este período –mediados del siglo XIX–, el tránsito fluvial en el río Uruguay comienza su etapa de auge con la instalación de puertos y mejores vías de circulación para los bienes de exportación e importación, y se convierte en el núcleo más dinámico de la economía provincial.

El auge de las exportaciones entrerrianas se debió al crecimiento de la zona oriental, que actuó en consonancia con el traslado del eje del tráfico comercial de cabotaje en la cuenca del Plata desde el río Paraná –donde se ubicaba hasta principios de los años 30, con actividades ganaderas– al río Uruguay.

El comercio entrerriano ligado al río Uruguay se realizaba a través de los puertos de Concepción del Uruguay y Gualaguaychú, y más tarde, en la década de 1840, desde Concordia. Para entonces, el río Uruguay era una ruta fluvial que permitía el tránsito de las exportaciones e importaciones a ultramar, pero también era una zona de tránsito de una gran variedad de productos regionales del Paraguay y el Brasil, que se dirigían a numerosos mercados del territorio rioplatense, donde se consumían en grandes cantidades.

En Concordia, una plaza joven y abierta al tráfico interregional, se observaba la participación más extendida y homogénea de comerciantes de las principales familias fundadoras: Urdinarrain, Garat, Romero, entre otras, pero dejando una gran franja de negocios a una cantidad de comerciantes y negociantes de origen correntino, brasileño, porteño y oriental.

Por otro lado, los negocios del puerto eran más permeables a altibajos del tráfico de importación de ultramar y reexportación, por lo cual la presencia de los agentes comerciales era menos estable, las tiendas y

patentes de comercios solían variar su presencia según las coyunturas de los efectos provenientes tanto de Buenos Aires como de Montevideo.

Los diarios y el puerto

A fines del siglo XIX y principio del XX, la producción rural y el movimiento comercial y portuario de las plazas del Oriente entrerriano alcanzaron un momento de relativo auge, que permitía a la elite local tener fundadas expectativas de poner en marcha nuevos y más grandes negocios que marcaran la dinámica poblacional gestando entonces una identidad portuaria.

Muestra de ello, como señala la revista *La Calle*³¹, fue la enorme cantidad de publicaciones que aparecían en cada paso para difundir los sucesos de la región, convirtiendo la ciudad en cuna de una continua inquietud periodística. Las dificultades propias de esta actividad hacían que casi todas ellas cerraran al poco tiempo de aparecidas³². Sin embargo, Concordia contaba con exponentes que vencieron esas dificultades y se mantuvieron en la difícil función elegida. Uno de esos ejemplos fue *El Litoral*, fundado por Francisco Blanes el 1º de marzo de 1901, que se convirtió en el decano de los diarios locales³³.

El Litoral abrió el camino sirviendo los intereses de la comunidad y reflejando sus ideas y aspiraciones. Durante los dieciséis años que le

31 Revista *La Calle*, 6 de febrero de 1982.

32 Como sucedía a aquellos tiempos, muchas de estas publicaciones aparecían para sostener la candidatura de tal o cuál candidato; pasada la situación preelectoral de la elección de candidatos para elección definitiva, estas publicaciones desaparecían; por ello, para los años electores pululaban aquellas. Para mayor información al respecto puede consultarse la tesis de MARÍA GABRIELA PAULI DE GARCÍA, *Sociedad y cultura en la ciudad de Santa Fe a principios del siglo XX. Análisis del Imaginario sociocultural explícito e implícito en el discurso periodístico del lustro 1900-1905*, tesis doctoral, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Universidad del Salvador, 2015.

33 Ob. Cit. Revista *La Calle*, 6 de febrero de 1982.

dedicó Blanes, el diario se convirtió en uno de los órganos más difundidos y prestigiosos del litoral argentino. En épocas posteriores, en sus columnas se hicieron conocer otros periodistas que aún hoy recuerda Concordia, tales como Juan P. Arena y Antonio De Luque, quien también fuera propietario de este importante órgano de prensa.

En los diarios *El Litoral* y *Concordia*, fuentes de nuestra investigación, encontramos cuatro tipologías de información referidas al puerto de Concordia. Una de ellas sobre propagandas de las firmas de transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial; una segunda y casi siempre publicada es *Ecos del día*, con información concerniente a las entradas y salidas de buques y chatas³⁴, como así también sobre los productos disponibles en las barracas. En tercer lugar y en orden de cantidad de artículos, encontramos los edictos judiciales de la Aduana de Concordia. Y, por último, las noticias y/o artículos esporádicos que ocupaban un rango mayor; sus temáticas concernían a problemas legales, quejas, denuncias de contrabando, denuncias a los funcionarios de la aduana, quejas y notas de unos empresarios contra otros.

Sobre la primera tipología, las propagandas, encontramos que aparecen de manera diaria, ocupan un considerable espacio, teniendo en cuenta que el diario solo tenía cuatro páginas en formato sábana. Aquellas que de manera regular y casi permanente se repiten en el período de nuestro trabajo son las correspondientes a: 1) el Ferrocarril Argentino del Este, que para aquella época tenía varios ramales inaugurados a excepción del de Concordia-Concepción del Uruguay; 2) la firma comercial Nicolás Mihanovich S. A. que, entre 1905 y 1908, monopolizaba el transporte fluvial sobre el río Uruguay en la comercialización argentina, entre los países de Argentina, Uruguay y Paraguay, compitiendo solamente con una compañía extranjera en la costa uruguaya, precisamente, en la ciudad de Salto³⁵.

34 Algunos de los nombres de las embarcaciones eran: Helios, Viena, Buenos Aires, Londres, Rivadavia, etc. Esta información está extraída de los distintos artículos y publicaciones encontrados en las publicaciones consultados para esta ponencia.

35 En 1909 la empresa Mihanovich, ante la necesidad de expandirse, ampliar su flota, tráficos y sin contar con los capitales suficientes en el país, recurre primero a capitales

Navegación à vapor
Nicolás Mihanovich
(Compañía Anónima)

Servicio en los ríos de la Plata, Uruguay, Paraná, Alto Paraná
 Paraguay y Alto Paraguay

Con espléndidos vapores de pasajeros
 y con vapores y lanchas para cargas

Nuevos itinerarios de gran conveniencia para el público

BUENOS AIRES-GUALEGUAYCHU
VAPOR «GOLONDRINA II»
 Sale de la Dársena Sud los **MIÉRCOLES** y **SABADOS** a las 8 y 10
 Regresa de Gualeguaychú los **VIERNES** y **LUNES** a las 8 p. m.

BUENOS AIRES CON SALTO CONCORDIA Y ESCALAS

DE LA DARSENA SUR	DE SALTO	DE CONCORDIA
Domingo 11 a. m. vapor Londres	Domingo 9 a. m. 12 a. m. Wiena	Domingo 9 a. m. 12 a. m. Wiena
Martes 8 p. m. " Triton	Martes 7 a. m. 8 a. m. Estíles	Martes 7 a. m. 8 a. m. Estíles
Jueves 8 p. m. " Wiena	Miércoles 8 a. m. 8 a. m. Londres	Miércoles 8 a. m. 8 a. m. Londres
Sábado 8 a. m. " Estíles	Viernes 7 a. m. 8 a. m. Triton	Viernes 7 a. m. 8 a. m. Triton

El vapor **RELIOS** que sale los **SÁBADOS** de Buenos Aires, viene en combi-
 nado con el tren del N. E. A. que sale de Concordia los **DOMINGOS** a las 8 y 10 p. m. pa-
 ra Corrientes.

TARIFA DE CARGA
DE BUENOS AIRES AL PUERTO DE CONCORDIA

Cargas de muelle à muelle
 Per lanchas à remolque desde el costado del Transatlántico, por toneladas
 de 1000 kilos bruto à 40 pies cúbicos à base de vapor \$ 8.00
 Por vapores en general, por toneladas de 1000 kilos, peso bruto à 40 pies
 cúbicos \$ 8.00

Cargas de combinación
 De Diamena à Boca hasta demitila ó sobre wagon en Concordia libre
 de todo gasto, por tonelada de 1000 kilos, peso bruto à 40 pies. cúbicos \$ 7.00
 De demitila en Buenos Aires hasta demitila ó sobre wagon en Concordia
 Libre de todo gasto por tonelada de 1000 kilos, peso bruto à 40 pies.
 cúbicos \$ 8.50

CARGAS DE REMOVIDO
 Los señores comerciantes que deseen cargar à la Empresa para el acarreo
 despacho y transporte de sus cargas, tendrán à su favor remolcar à la Administración
 un boleto con la nómina de las cosas vendidas con objeto de reunir todas las
 cargas y embarcarlas en un mismo vapor obviando gastos mayores.

À venta en Concordia: DOMINGO GIULIANI

Propaganda de la firma Mihanovich

En la segunda tipología *Ecós del día*, tenemos las informaciones más importantes sobre el ciclo comercial del puerto de Concordia. Ahí aparecen los nombres de la llegada de los distintos vapores y chatas, así también la entrada de los diversos productos o frutos del país (lanas, cueros y tasajo) a las barracas, también los elementos que entran para su comercialización producto de la importación (bienes manufacturados) chapas galvanizadas, canaletas, bacalao seco, etc. Sobre los frutos

franceses y, ante el resultado negativo, a interesar capitales ingleses, para lo que viaja a Londres, y constituye una nueva empresa que pasaría a denominarse "The Argentine Navigation Company (Nicolás Mihanovich) Ltd". Esto, de hecho, significó para la empresa convertirse en inglesa aunque los buques continuaran con la bandera nacional; en definitiva, fue una desnacionalización de la empresa. En: LUIS DODERO *La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores, memorias personales: origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada*, Buenos Aires, Américalce, 1961, pág. 105.

del país, es importante destacar que el puerto de Concordia era la zona de acopio del noreste argentino, al que llegaban los productos para su exportación por vía terrestre (carretas y tren). También hay que destacar que la zona del noreste de la provincia de Entre Ríos es la que mayor concentración de ganado vacuno y ovino posee. En el puerto de Concordia, en algunos períodos llegó a haber acopio de hasta dos millones de toneladas de fardos lanares, los cuales se pagaban entre 12 y 30 pesos oro por tonelada, precio que variaba de acuerdo a las demandas del mercado externo³⁶.

Navegación

El movimiento habido durante las últimas veinticuatro horas es el siguiente.

Entradas

-Vapor Nacional "General Mitre", procedente de Buenos Aires, conducen 60 toneladas de mercaderías de removido, consignando a Dellia Hnos- Vapor Oriental "Paris", procedente de Montevideo, conducen 132 toneladas de mercaderías generales, consignada a varios-Plot Oriental "Artesano" procedente de Salto, su lastre consignado a Bartolo M. Preve³⁷.

Se debe mencionar que la información sobre el puerto que aparecía en *Ecos del día* poseía un escaso lugar dentro del espacio de la publicación, a veces dentro una columna, simplemente cinco renglones o menos. Para 1908, la información comercial del puerto y la aduana comienza a aparecer en una sección de comercio y economía diferencian-

³⁶ Hay que establecer que toda la producción que salía del puerto de Concordia para el extranjero era transbordada en los puertos de Buenos Aires o Mar del Plata en buques de ultramar. En: RICARDO ROMAJ, *Aduana de Concordia entre los años 1910-1914*, Seminario de Historia Argentina Contemporánea, Instituto del Profesorado Concordia, Concordia, 1985, inédito; también puede verse a CARMEN ELSA PISACCO DE ZAPATA, *Aduana de Concordia entre los años 1905 y 1909*. Seminario de Historia Argentina Contemporánea, Instituto del Profesorado. Concordia. Inédito 1983. En la confrontación de nuestras fuentes con los datos de la Aduana de Concordia analizados en estas investigaciones puede verse de manera implícita las relaciones entre el *foreland* y el *hinterland*.
³⁷ *El Litoral* 14 de julio de 1910.

do, con los mismos datos, frutos del país y la existencia de las mercaderías en las barracas locales³⁸. Con lo cual, pasaba a tener más relevancia la información del puerto y la aduana, porque la sección *Ecos del día* también continuo apareciendo separada con temas más banales.

En el tercer tipo de publicaciones que encontramos, están los edictos judiciales y notificaciones de la aduana, muchos de ellos ligados a productos que no se retiraban o a remates de mercaderías incautadas por motivos de contrabando descubierto, por lo cual, también observamos que al ser esta una zona de frontera fue afectada por la actividad ilegal de ingreso y egreso de mercaderías que, en los casos observados, correspondía a mercaderías y/o frutos del país por las cuales no se querían pagar impuestos de importación o exportación y así obtener ganancias directas.

Muestra de ello es el siguiente comunicado sobre mercadería no retirada:

Existiendo en los depósitos de esta Aduana once cajones marca P. R. 8900 [y otros] conteniendo (19 dies y nueve) kilos trescientos gramos ballenas acero -(141) ciento cuarenta y un kilo ballenas asta -12 kilos juguetes (38) treinta y ocho 800 gramos frazadas borra de algodón 600 gramos peineteas asta -(86) ochenta y seis kilos 400 gramos entretelas para vestidos, una barrica de azúcar y dos culatas para escopeta y encontrándose dichos artículos en las condiciones prescriptos por los arts. 295 y 296 de la ordenanza de aduana se citan a quien, o a quienes se consideran con derecho a dichas mercaderías, previéndose que si en el término de quince días a contar desde la fecha no se presentan sus dueños, se procederá al remate de ellos en pública subasta³⁹.

En la cuarta tipología encontramos los artículos periodísticos o cartas al editor, con mucho espacio dentro de la publicación: llegaban a

38 Estas barracas pertenecientes a firmas locales (Baylina, Robinson y Mathó hnos. en orden de importancia, siendo las más importantes las de ciudad, a excepción de la firma internacional Hüfnagel, Plotier y Cía (Barraca Americana con sedes en Argentina y Uruguay), no tenían publicidades de tipo propaganda comercial.

39 *El Litoral* 20 de junio de 1905.

ocupar columnas enteras. Estas versan sobre diversas situaciones, todas en tono de denuncia hacia situaciones particulares, desde el monopolio de la firma Mihanovich hasta las más variadas denuncias contra el personal de la aduana, con un encono, a veces exagerado, hacia determinados funcionarios específicos. En otras ocasiones se los denunció abiertamente como partícipes o copartícipes de delitos de contrabando y falsificación de documentación. En algunos casos, contra los empleados de menor jerarquía quienes, en ocasiones, aprovechaban su situación de empleados de la aduana para perjudicar a dependientes de las firmas comerciales que allí tenían a resguardo sus productos para comercializar.

Por ejemplo, el día 4 de julio de 1905 vemos la siguiente publicación contra la empresa Mihanovich.

Navegación fluvial la nueva empresa

La tiranía de la M en los ríos tenía que provocar la creación de una sociedad nacional de navegación, tendiente a libertar la navegación fluvial del monopolio de la M.

El comercio sufre esta tiranía con esta aparente pasividad, porque no conviene a sus intereses protestas que no conducen a un fin práctico [...] que liberte el transporte exorbitante que impone una sola empresa...⁴⁰

El día 6 de julio del mismo año, el representante de la empresa, Domingo Guluani, envía una misiva al director del diario solicitando un descargo:

Como representante de la sociedad anónima a vapor Nicolás Mihanovich [...] Se habla de monopolio, se habla de tiranía ni una cosa, ni otra cosa son ciertas ¿Qué clase de tiranía es la que ejerce, cuándo a ha mantenido las misma tarifa que región cuando existían dos compañías en lucha en el río? Las ha mantenido en cuanto a los cuantos a los pasajes, que en cuanto a las cargas las ha reducido al precio ínfimo de 4 \$ tonelada...⁴¹

40 *Ibidem* 04 de julio de 1905.

41 *Ibidem* 06 de julio de 1905.

Dos días después hay otra contestación y así continúan las réplicas y acusaciones durante julio de 1905.

En otro orden de cosas, y siguiendo el estilo de las notas editoriales acusatorias, el diario publica un artículo haciéndose eco, supuestamente, de las reiteradas quejas de los pasajeros que arribaban al puerto, el cual al parecer continuaba con las deficiencias denunciadas desde su inauguración en 1904.

El puerto nuevo

¿Por qué no se habilita para pasajeros?

Reina una queja general entre todas las personas que vienen a Concordia y especialmente entre los que transitan entre Salto y nuestra ciudad, con respecto a las molestias que les origina el desembarco en condiciones mortificantes, en que se efectúa en nuestro puerto y no tenemos que describir por tratarse de un hecho de conocimiento general [...] esas quejas se acentúan sobre la falta de atención que se dispensa a la seguridad y comodidad del pasajero⁴².

Consideraciones finales

El presente estudio nos invita a seguir pensando en las ciudades portuarias, en este caso Concordia, como polos de desarrollo endógeno local y regional, que aprovechan todas las ventajas que brindan los puertos en su vinculación con la economía y la sociedad, que ofrecen un ámbito de investigación interesante dentro de la historia regional, que amplían el conocimiento de las relaciones entre diversos actores cuya correlación no podemos entender sin cotejar la información de la prensa. Un ejemplo de ello son los conflictos entre las empresas por la navegación fluvial.

En investigaciones recientes, los estudios sobre las ciudades portuarias concuerdan en señalar una categoría científica particular, es decir,

42 *Ibíd*em 01 de febrero de 1908.

un objeto de estudio específico dentro de las ciencias sociales, ya que estas no solo son espacios de intercambio económico, sino también cultural y social. Por su naturaleza, estas ciudades son ricas en cultura e historia y, por el permanente flujo de mercancías, son espacios que se encuentran en continua transformación.

Lo antes expuesto señala la importancia histórica del puerto de la ciudad de Concordia, su vinculación con momentos más relevantes de la historia argentina durante los primeros años del siglo XX, que observamos de manera explícita en las publicaciones diarias, fuente de nuestro estudio.

Los puertos y ciudades portuarias están insertos en un sistema que excede, a menudo, los límites locales y regionales. Los distintos artículos consultados en *El Litoral* y *Concordia*, nos permiten entender que el puerto de Concordia es una entidad con sus elementos, atributos y relaciones (las barracas con las firmas de Baylina, Robinson entre otras); que el vínculo entre las barracas y la aduana, así como con sus empleados, fue a veces conflictivo; y que la postura de la prensa en relación con determinadas instituciones –la administración del puerto– fue siempre negativa.

Las variables del entorno del sistema portuario concordiese se relacionan, a través del *hinterland*, *foreland*⁴³ y la extensión correspondien-

43 *Hinterland, foreland* y *espacio portuario*: para contribuir a una mejor comprensión, en cuanto al *hinterland*, es un término acuñado de manera específica en relación a los puertos, puede referirse a un espacio geográfico que comprenden fragmentos de distintas comarcas o regiones, el *foreland*, opuesto al de *hinterland* es un concepto difícil de traducir a nuestro idioma, se trata de un espacio marítimo tributario de ese puerto, que conecta con los puertos del otro lado del río, mediante redes de transporte. Para la ampliación de estos conceptos, pueden verse, entre otros, los trabajos de AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA, “Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica” en JOSÉ IGNACIO FORTEA PÉREZ, JUAN ELOY GELABERT GONZÁLEZ (coords.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, Universidad de Cantabria, 2006, pp. 19-44. *Universidade, Instituto de Historia Moderna*. 2002 y MARGARITA DEL OLMO PINTADO Y FERNANDO MONGE MARTÍNEZ, “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuarias ciudades americanas en el Atlántico”, en DOLORES ROMERO y AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA (coords.) *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español, Madrid, 19-

te al espacio portuario, es decir, el área de contacto entre los dominios de la circulación terrestre y fluvial. El espacio portuario normalmente supera el propio perímetro para anexionar alguna parcela urbana (barracas), así, el entorno del puerto, al profundizar en las distintas escalas de incidencia territorial: espacio portuario, urbano, local comarcal, regional, nacional e internacional (ferrocarril y vapores de ultramar) tiende a promover un estudio pormenorizado con el propósito de interrelacionar los cambios en las formas de producción con las relaciones de los distintos actores sociales (productores laneros, saladeril, administradores, agentes comerciales, entre otros).

El puerto de la ciudad de Concordia posee un poder de evocación que procede de su fuerza de representación de una época pasada fecunda, en la medida en que los ciudadanos lo asocian a su propia historia grupal o personal, debido a los grandes volúmenes de mercaderías entradas y salientes relacionadas a la producción local y su zona de influencia. *é*

21 octubre, 1995; Madrid, Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, 1996, pp. 215-234.