

# El puerto de Las Conchas.

Susana Frías.

Cita:

Susana Frías (2013). *El puerto de Las Conchas. XII Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Bahía Blanca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/xiijornadasaepa/15>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/edrV/DzF>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## EL PUERTO DE LAS CONCHAS

---

Susana Frías

Grupo de Trabajo para la Historia de la Población,  
Academia Nacional de la Historia.

Directora del Archivo Histórico de Nuestra  
Señora de La Merced. Bs. As.

friassusana@yahoo.com.ar

### RESUMEN

Entre los distintos tipos de ciudad que existieron en América, la ciudad-puerto estuvo entre las primeras que se fundaron porque respondió a la necesidad de enlazar América con Europa y también porque se constituyó rápidamente en mercado donde se intercambiaban los productos tanto con la metrópoli como con otras ciudades. Santo Domingo, Portobelo, La Habana, Panamá, Veracruz o Recife nacieron de este modo. Algunas de ellas crecieron en importancia porque concentraron los flujos comerciales transatlánticos: son los casos de Portobelo y Veracruz. En menor escala, Acapulco, que fue centro del intercambio con Filipinas o El Callao y Panamá que se convirtieron en centros de distribución.

Todas ellas desarrollaron industrias relacionadas con la navegación, concentraron a los principales comerciantes y atrajeron a los de ciudades

mediterráneas, ansiosos por participar de los intercambios. Simultáneamente, fueron polo de atracción para nuevos pobladores y puerta de entrada para los estímulos culturales: libros, modas, ideas políticas, religiosas y filosóficas y la lengua. Actuaron decisivamente en ellas dos grupos humanos a los que no siempre se les ha prestado la debida atención: la gente de mar y los transeúntes.

Sabemos bastante sobre las que estuvieron involucradas en el tráfico ultramarino y aún sobre aquellas que estuvieron cerradas a él hasta la segunda mitad del siglo XVIII, como es el caso de Buenos Aires. Mucho menos conocemos el papel jugado por los puertos menores, especialmente los de cabotaje.

El objeto de esta ponencia es indagar sobre el puerto de Las Conchas, cuya existencia se remonta al siglo XVII, mostrar las constancias fragmentarias sobre su actividad y su papel en el asentamiento de población. Se analizarán sus vínculos con las ciudades paraguayas y con las misiones así como el papel que jugó el puerto preciso de Santa Fe.

Poco o nada se conoce respecto de su población y la presencia en ella de calafates, carpinteros de ribera, comerciantes menores y carreteros que unían aquel puerto con las ciudades de Santa Fe y Buenos Aires. Para algunos momentos de su evolución se cuenta con información sobre el tipo de embarcaciones que allí arribaban y las mercancías que transportaban. Con esa mínima información intentaré, hasta donde sea posible, una reconstrucción de su evolución.

### INTRODUCCIÓN

El título de este Simposio alude a una disyuntiva, que en realidad no es tal; en efecto: una población que se ruraliza, que se siente expulsada de una urbe –sea por los motivos que sean- termina conformando –más rápida o más lentamente- protourbanizaciones, nuevos enclaves poblacionales. El nudo del problema no es, pues, si existió ruralización o protourbanización, sino cuáles son los factores que intervinieron en semejante proceso. La

historia de la población está llamada a prestar un papel articulador relacionando campos de la historia que no siempre aparecen interconectados. El papel jugado por el puerto de Las Conchas podría demostrar esta aseveración, pues en su evolución desapareja en el curso de dos siglos intervinieron factores políticos, económicos, comerciales y humanos que, en una primera mirada, no parecen estar relacionados entre sí.

Las dificultades que ha entrañado hallar documentación referida al puerto como tal y a la población allí asentada pueden deberse, precisamente, a que las respuestas deben buscarse siguiendo el hilo conductor de los diferentes factores. Dado que esta historia está vinculada también con Asunción, Santa Fe, las Misiones y, en menor medida con Corrientes, debo aclarar que quedan muchos interrogantes que tal vez podrían ser respondidos utilizando otros repositorios, por caso, el Archivo Nacional de Asunción. Aunque hoy los historiadores están contestes en que Paraguay y el Río de la Plata estaban integrados al circuito económico cuyo centro era Potosí, la documentación aquí presentada contribuye a ejemplificar las modalidades del mismo y la circulación de personas y mercaderías en este ámbito.

La inquietud por indagar en la vida de este puerto nació alrededor de las investigaciones realizadas por el Grupo de Trabajo para la historia de la Población respecto de la población foránea asentada en cada uno de los pagos estudiados; en esos aportes la presencia de santafecinos y paraguayos, particularmente en algunos pagos es significativa, fenómeno que llamó mi atención desde los primeros trabajos realizados. Para el caso de Las Conchas, según el padrón de 1744, el 21, 28% de los migrantes varones era paraguayo (Olivero, 2006: 68); también Luján fue receptor de paraguayos –cuyos porcentajes son semejantes para 1726 y 1744- pero allí es llamativa la cantidad de santafecinos en el primer relevamiento. (Montserrat, 2013).

La indagación se refiere al siglo XVII y a la primera mitad del siguiente; la historia del puerto para el resto del siglo XVIII y su definitivo cierre y traslado en 1804 es mucho más conocida.

#### LOS PRIMEROS POBLADORES

Juan de Garay repartió tierras entre sus capitanes en los alrededores de este río y en ese acto se especificaba que las mismas debían ser pobladas y trabajadas, precepto que el mismo Fundador cumplió; en el inventario levantado por su viuda la chacra de Las Conchas poseía casa tapiada, una yunta de bueyes y una carreta y estaba sembrada con trigo y maíz (Udaondo, 1906: 7).

Pronto comenzaron los trueques y ventas entre vecinos, así como las mercedes de los gobernadores, tal como se comprueba en una serie de escrituras que publicara Trelles (Trelles, 1869: 38-41; Trelles, 1867: 7)<sup>1</sup>. En estos campos se producía trigo, tanto que en 1608, el Cabildo requiere al capitán Tristán de Tejeda para que ponga en funcionamiento el molino que posee en el río; al año siguiente los ediles vuelven sobre el tema, afirmando que “ha muchos años lo tiene caído y desbaratado” y dan poder a Francisco Muñoz, que marcha a Córdoba donde reside Tejeda, para intimarlo a fin de que resuelva la situación dentro del año; caso contrario se lo declarará despoblado y se entregará a otro<sup>2</sup>, como que efectivamente pasó a manos de los jesuitas, junto con las tierras aledañas. Esa estancia se llamó desde entonces “del Molino”, ampliándose por una merced que Diego de Góngora otorgó a la Compañía; las tierras se mantuvieron en producción y en 1767 había un total de sesenta y tres arrendatarios, a los

<sup>1</sup> Algunas de ellas citadas por Udaondo, *ob.cit.*, pp. 133-157.

<sup>2</sup> Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, *Biblioteca digital 1810-1910*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2010, 30 de mayo de 1611, fs. 48, 53 y 157. (A fin de distinguirla de la versión editada, se la mencionará como B.D.)

que deben sumarse aquellos que dos años antes, habían comprado las tierras que cultivaban por cuenta de los Padres. (De Paula, 1997: 80-87)<sup>3</sup>

El interés que despertó el molino en los primeros años del siglo XVII se relaciona con la falta de ellos en una ciudad que ya cosecha trigo en los diferentes pagos, según informa la *Memoria de chacareros* de 1611; según ésta, el diputado del cabildo Bartolomé López, enumeró diecinueve propietarios en el pago, a quienes se les dejó el trigo necesario para su casa y la siembra siguiente en tanto que el resto se ponía a disposición de la ciudad por ser escasa la cosecha de ese año<sup>4</sup>. Los dueños de esos campos no residirían, probablemente, en el pago, pero tenían capataces, peones y esclavos encargados de la producción.

Al igual que en otros pagos, los litigios por tierras obligan a los ediles a fijar nuevamente los rumbos y por ello se hace un reconocimiento

Habiendo visto las tierras de la costa de la mar de esta ciudad y todas las demás del río de Luján y de las Conchas, e informados de marineros y peones que los atienden, declaran que los rumbos que se han de tomar y llevar para las medidas de las chacras y tierras son los siguientes...

Y establece que el rumbo de la ciudad hacia Las Conchas es de nordeste a sudeste; vale aquí llamar la atención a la referencia sobre “marineros y peones”<sup>5</sup>.

Muchos años después de esta labor, los litigios no han cesado sea entre herederos o por derechos o por lindes entre vecinos, como lo prueban muchos expedientes judiciales tanto del siglo XVII como del siguiente.

Las tierras productivas generaban también –al igual que el trajín del puerto, como se verá enseguida- intenso tráfico con la ciudad; existía un

<sup>3</sup> Véase el Padrón de 1744 en el que se distinguen con toda claridad las tierras que les pertenecen y los arrendatarios asentados en ellas.

<sup>4</sup> Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires (en adelante AECBA), serie 1, tomo 2, pp. 350

<sup>5</sup> B.D. 8 de diciembre de 1608, f. 559, véase también f. 568.

camino que iba por lo alto de la barranca, delineado por Garay y al que el Cabildo llamaba, en 1614, “camino antiguo”; ante las quejas de quienes debían usarlo los ediles pusieron pregón para que “los convecinos a la dicha barranca... lo den libremente para que puedan pasar carretas por él”<sup>6</sup>. Ese era el camino que seguían, en los años sesenta del siglo, las carretas que desde Las Conchas conducían maderas para las construcciones urbanas (Frías, 1996: 4) y el mismo que se usaría en los siguientes doscientos años.

La existencia de población estable en los pagos hizo que el obispo Mancha y Velazco decidiese erigir capillas en cada uno de ellos; en el Sínodo de 1655 figuran los vecinos contribuyentes de cada pago, que en Las Conchas sumaban treinta y una cabezas de familia; la capilla estaría en la estancia de Juan Jufre de Arce (Sínodo, 2012: 176)

No figuraba entre ellas la del obispo Cristóbal de Mancha y Velazco – “San Cristóbal” que había sido de Isabel Martel de Frías- y que para 1670 poseía

... ganados y cría de mulas y yeguas que al presente en ella se hallaren y acción al ganado que de dicha estancia se ha retirado y a la cría de ovejas que en ella están, con una atahona y un negro capataz criollo llamado Pedro...<sup>7</sup>

En esa estancia había una casa de sala y dos aposentos y una capilla dotada para celebraciones; valga de ejemplo el matrimonio efectuado el 6

<sup>6</sup> Idem, acuerdo del 11 de agosto de 1614, f. 443. Dos meses más tarde daban comisión a Sebastián de Orduña para hacer la inspección, pero los dueños de las chacras del pago se quejan y piden se revoque lo actuado por éste. Cabe aclarar que Orduña poseía tierras en la zona, según puede verse en la lista de propietarios de 1611.

<sup>7</sup> Véase la lista de propietarios...en la que figura su esposo, el capitán Manuel de Frías. Los bienes del Obispo en Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Sucesiones, 7146. Inventario y expolio de los bienes del Ilustrísimo señor obispo fray Cristóbal de Mancha y Velasco

de noviembre de 1655 entre Gaspar de Godoy con Isabel Gómez de Saravia; curiosamente el Prelado no la ofreció para las misas dominicales.

Al hacerse cargo de la flamante gobernación del Río de la Plata, el gobernador Góngora formó con los vecinos dos compañías de infantería y una de caballería, estructura que, en 1664, Martínez de Salazar modificó conformando tres de caballería, una de las cuales, comandada por Juan Gómez de Saravia, tenía por misión recorrer los pagos de Montes Grandes y Las Conchas; estaba armada de lanzas y adargas y era, en palabras del gobernador “la más numerosa” por ser la que debía vigilar el territorio más extenso. (Frías, 1995: 130)

En síntesis, los pedidos de tierras, la producción de trigo, la cría de ganado y la presencia de los vecinos –contribuciones, guardias, matrimonios– hablan de un pago tempranamente poblado; a mediados del siglo siguiente, al realizarse en 1744 el empadronamiento de la población el pago de Las Conchas sólo era aventajado por Luján en cantidad de habitantes (Frías, 1999: 116). No obstante, no he hallado indicios documentales, hasta la fecha de ese censo, de villa o poblado en los alrededores del puerto.

## EL PUERTO

Desde los inicios del poblamiento el río Paraná fue utilizado para mantener en contacto a todas las ciudades a su vera aunque no era un viaje corto ni demasiado fácil, especialmente cuando se navegaba aguas arriba. El tipo de embarcación que se utilizaba en estas travesías hacía que

...no se atreven a tentar la travesía del Río de la Plata, se arriman siempre a las costas y, cuando van destinadas a Buenos Aires, ponen fin a su viaje a seis leguas o dieciocho millas de esa ciudad, en el puerto que llaman de Las Conchas. (Velázquez, 1973: 57).

Durante el tiempo en que la cabeza de la gobernación estuvo en Asunción -1541-1618- que era la residencia permanente del gobernador, las actas del Cabildo porteño hacen constantes referencias a enviados que le llevan consultas o bien a que “el gobernador está de partida para las ciudades de arriba”. El puerto de Las Conchas era punto de llegada y de salida de todos los que transitaban esta vía; en 1615, al ser nombrado gobernador por segunda vez gobernador, Hernandarias anunció su bajada a Buenos Aires. Los ediles porteños, “para su llegada al río de Las Conchas mandaron se haga una ramada”<sup>8</sup>. Ni la comunicación ni el tráfico desaparecieron al separarse las dos gobernaciones; consta que nueve teatinos partieron desde allí en 1626 para comenzar su actividad misionera y todavía en 1783 Juan Francisco de Aguirre se embarcaba en Las Conchas para realizar su viaje a Asunción, según él mismo relata (Velázquez, 1973: 57, 64).

Existen también evidencias respecto de la construcción de embarcaciones en Paraguay destinadas a ese tráfico ya que Buenos Aires carecía de maderas apropiadas a este fin; a modo de ejemplo, en 1703 el gobernador del Paraguay pagaba al vecino porteño Miguel de Riglos, unas naves construidas en la provincia por orden real (Frías-García Belsunce, 1996: 198).

Hay también indicios de patrones y pilotos de barco; tal el caso de Marcos Chamorro, quien en 1633 recibe orden del depositario general de la ciudad de transportar en su barco –“a las ciudades de arriba”- sacos de harina<sup>9</sup>. Un año más tarde el vecino de Concepción del Bermejo alférez Asencio de Orihuela lleva a Corrientes treinta y cinco sacos de harina que son la contribución de Buenos Aires a la jornada de pacificación a las ciudades de arriba que hace el gobernador contra los indios rebeldes; que ese transporte se hace vía puerto de Las Conchas desde Buenos Aires lo corrobora un contrato que firman Orihuela y el santafecino Miguel

<sup>8</sup> AECBA, Serie 1, tomo 2, 21 de abril de 1615, p. 59

<sup>9</sup> AGN 9.48-3-4, fs. 247 v.

Rodríguez con Pascual de Acosta; los dos primeros son dueños de la barca “San Francisco” y el otro el piloto que durante un año deberá hacer viajes remontando el río desde ese puerto<sup>10</sup>.

En 1643 Gonzalo Juan era dueño de una pulpería en la ciudad, en la que residió al menos cinco años más; según la Nómina de portugueses realizada en Santa Fe en 1650, Juan residía en esa ciudad y era entonces propietario de un barco “que sube al Paraguay y que lleva por piloto a Alfonso”. Antonio Alfonso, también registrado en Buenos Aires primero y luego en Santa Fe, carecía de licencia motivo por el cual la autoridad local demoró la salida del barco hasta que Juan interpuso fianza (Frías, 2011: 41, 47, 75).

¿Qué trajinaban estas embarcaciones? Soslayo momentáneamente las normas que fueron imponiéndose para referirme sólo a los productos. En primer lugar, existía un comercio interno y legal que llegaba al puerto desde las islas y otros parajes cercanos para abastecer a la ciudad de leña, carbón y maderas. Algunos documentos hablan de excesos en el corte de árboles, desmadres que se verifican desde los primeros años del diecisiete hasta mediados del siguiente siglo, por lo menos<sup>11</sup>.

Renglones más arriba se mencionaron embarques de harina desde Las Conchas a las demás ciudades; llevaban también telas, armas, pólvora y otros artículos manufacturados. El retorno desde Paraguay era esencialmente de yerba, pero también tabaco, azúcar y miel de caña. Afirma Velázquez (1973: 55) que en el archivo asunceño

existen numerosos contratos celebrados con vecinos de Santa Fe y Buenos Aires... en los que es frecuente encontrar escrituras de obligación en alguna de estas especies a pagar en

<sup>10</sup> Idem, 9 -48-3-5, fs. 237 y 240 respte.

<sup>11</sup> Véase al respecto, a modo de ejemplo, AECBA, serie 1, tomo 1, 14 de abril de 1608, f. 46 y serie 2, tomo 9, 9 de febrero de 1746, fs. 116-17 y 11 de febrero de 1746, fs. 118-120. Una situación semejante se verifica en las actas del Cabildo de Santa Fe.

alguno de los referidos puertos, a plazo fijo o al primer viaje de determinada embarcación.

El comercio era tan activo que Asunción reclamaba la unificación de pesos y medidas usando como patrón las que se utilizaban en aquella ciudad<sup>12</sup>; el pedido paraguayo, que se refería especialmente a la exportación de yerba mate, fue resistido por las otras ciudades; hay constancias de su breve aplicación en Buenos Aires, pero pronto los porteños volvieron a usar los propios.

Capítulo aparte merecen las tripulaciones, pues en los inicios del tráfico estuvieron compuestas por indígenas lo cual generó gran cantidad de problemas que forman parte de los vaivenes de este puerto y sus relaciones tanto con Santa Fe como con Asunción y las Misiones; por ese motivo se tratarán en forma simultánea con los litigios entre las ciudades.

## COMERCIO Y CONTRABANDO

Hace ya muchos años el historiador santafecino Roverano había señalado el papel de Santa Fe durante el siglo XVII

La vinculación comercial entre Paraguay, Tucumán, Chile y Perú, de intenso y sostenido tráfico, tuvo por eje a Santa Fe, y para no ser desposeída de su condición de “llave” de ese intercambio se la mudó a su sitio actual... Buenos Aires, alejada, o mejor, desvinculada de esta línea, por no entrar en la conveniencia de los intereses de Lima, principalmente, carecía de los medios para evolucionar. (Roverano, 1961).

<sup>12</sup> *Libros Registros-Cedularios del Río de la Plata (1534-1717). Catálogo 1*,(en adelante *Libros...*), Buenos Aires, Instituto de Investigaciones en Historia del Derecho, 1984, pp.263 Real Cédula expedida en Madrid el 7 de junio de 1618 dirigida al gobernador del Paraguay para que explique la pretensión; en tanto se resuelve se usarán las medidas de cada ciudad cabecera.

Lo reafirma Juan Carlos Garavaglia al estudiar el mercado colonial y el papel que en él jugaron la yerba mate y Santa Fe, que fue “el centro más importante de redistribución de la yerba: acudían a la villa mercaderes de todo el Perú.”(1983: 89-91).

La documentación revisada muestra, sin embargo, que mucha mercadería llegaba al puerto de Las Conchas en forma directa, ya en los inicios del siglo XVII, como se intenta demostrar en este trabajo.

Las embarcaciones que la conducían eran manejadas por indígenas trabajo que, de acuerdo con las ordenanzas de Alfaro debía remunerarse; el esfuerzo físico que significaba recorrer el río y la evasión de las obligaciones por parte de los maestros y dueños de naves hizo que muchos indígenas no regresaran. Tan frecuente era esta situación que en 1618 una Real cédula ordenaba a los cabildos nombrar “alcaldes de saca”, que llevaran cuenta de los traslados de indios de una ciudad a otra; los contratantes debían dar fianzas para asegurar el regreso y, en forma simultánea, se ordenaba a las autoridades del Tucumán y de otros lugares de las Indias que reenviaran “a su natural y población” a los indígenas del Río de la Plata y Paraguay que se hallaren en sus distritos<sup>13</sup>.

En esos primeros años del siglo XVII el comercio era fluido, pero había contrabando, por lo cual el gobernador Dávila en 18 de enero de 1636 dio comisión a Juan Gutiérrez Morejón “para proceder contra los pasajeros y artículos prohibidos que pasasen por el puerto de la estancia del general Sebastián de Orduña”, dándole “vara de real justicia” para que visitase todas las barcas que llegaran allí

...por ser paraje y puesto para sus negocios y comodidades y otros traen yerba, cueros y azúcar, cera, miel, carretes de algodón y otras cosas de frutos de que carece esta dicha ciudad

<sup>13</sup> Idem, Reales Cédulas expedidas en Madrid en igual fecha, dirigida a los gobernadores del Río de la Plata y Paraguay y al gobernador y justicias de las provincias de Tucumán y otras ciudades y lugares de las Indias, respte.

y se ocultan y caen en manos de los regatones y revendedores ... (Trelles, 1863: 266-70).

Gutiérrez Morejón hacía muchos años que estaba en la ciudad y asistía en la dicha estancia; este es uno de los primeros indicios de población estable, pero también de una “autoridad” especialmente designada para el control del tráfico. Ahora bien, según una reconstrucción cartográfica, esa estancia estaba algunas leguas antes de la desembocadura del río Las Conchas (Molina, 1956: 106) y era lugar para los extravíos –como se ha visto en 1614 los vecinos del pago se quejaron de la comisión que se le había dado- los que producían “gran daño y perjuicio conocido de la república y sustento del pobre”.

Pero ni era el único lugar por donde se perdían mercaderías ni fue la única vez que se produjo el problema; en 5 de septiembre de 1649 el gobernador Lariz promulgó un Bando por el cual se prohibía a los pobladores cuyas estancias estuvieran sobre los ríos Paraná, Areco, Luján y Las Conchas recibir barcos de cualquier tamaño, los cuales deben venir “a los puertos de esta ciudad y dicho río de Las Conchas donde se les tienen señalados puestos”, y la advertencia debía hacerse saber, además, a don Pedro Morales, a doña Juana de Manzanares y Hernán Suárez Maldonado y al mayordomo de la estancia de la Compañía<sup>14</sup>. En el curso del siglo siguiente se repiten las medidas y las quejas de los vecinos, pero las acusaciones contra los jesuitas parecen haber cesado pues en 1682 el obispo Azcona informaba que para evitar sospechas los padres habían abandonado las casas cercanas al río y se habían retirado tierra adentro. (Bruno, 1968: 62-63)

La escasez que se vivía en las ciudades de la cuenca del Plata llevó a que cada una procurase sacar el mayor rédito posible para sí; en 1638 Santa Fe decide cobrar un derecho de romana que duplicaba otro idéntico que se cobraba en Asunción; poco duró el mismo pues en 1679 una Real

<sup>14</sup> AECBA, tomo 10, libro 6, 5 de septiembre de 1649, pp.155

Cédula ordenaba “se tolere” por ocho años la cobranza del mismo, sin que ello sentara precedente; todavía en 1693 la ciudad solicitaba se restituyese el derecho de romana, lo que se le concedía por diez años<sup>15</sup>.

En 1658 Paraguay elevó nuevamente sus quejas a la Corona por el trabajo que significaba para los indios tripular las balsas y canoas que navegaban entre las ciudades y el pobre salario que percibían; la presentación concluía que debía prohibirse este trabajo. No obstante la protesta, la realidad es que el lucrativo comercio de la yerba siguió empleando a los indios y que, como ya se ha dicho, muchos de éstos no regresaban. La Audiencia porteña recibía en 1662 orden de no detener a los indios que bajaran al puerto (Damianovich, 1987: 12-37)<sup>16</sup>. En 1682 el gobernador paraguayo Díez de Andino solicitaba a la Corona “que se prohibiese a las autoridades y vecinos de Santa Fe y de Corrientes la contratación o retención de indios del Paraguay” (Velázquez, 1973: 60), lo cual fue respondido en Real Cédula de 1693 aprobando lo actuado por el gobernador acerca de que “los indios se restituyan a sus pueblos para lo cual el único medio había sido quitar el trajín de balsas”<sup>17</sup>.

Paralelamente los gobernadores asunceños consideraban el perjuicio que significaba para el comercio de la yerba que los indios de las Misiones no tributasen, pues la que ellos producían era enviada al Río de la Plata. La controversia fue zanjada -¿definitivamente?- por Real cédula de 1684 que declaraba exentos de todo tributo a los colegios y casas de la Compañía en Paraguay, ordenando a los oficiales reales dejaran pasar

<sup>15</sup> *Libros...dt.*, Real Cédula dada Madrid, 15 de septiembre de 1679, tomo 2, p. 232

<sup>16</sup> Idem. Real Cédula dada en Madrid el 31 de diciembre de 1662, tomo 2, p- 37. Esta Cédula sirvió de base a la argumentación de Santa Fe sobre la antigüedad del “puerto preciso”, cuando el documento no habla de ello. (Damianovich, 1987: 12-37)

<sup>17</sup> *Libros- Registros Cedularios del Tucumán y Paraguay, (1573-1716)*, Catálogo, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones en Historia del Derecho, 2000, p.365. Real cédula dada en Madrid el 19 de abril de 1693.

libremente los géneros que el Procurador de la orden jurase estar destinados al sustento de sus colegios y casas<sup>18</sup>.

Para mejor comprender el conflicto que hace crisis en el siglo XVIII y poder entender el papel que jugó el puerto de Las Conchas se hace necesario delinear brevemente la situación de cada una de las ciudades involucradas.

En Paraguay, las ciudades fueron desapareciendo una tras otra, hasta que en 1676 cae Villa Rica del Espíritu Santo, cuyos habitantes van trasladándose de un lado a otro hasta, al menos 1715. A partir de 1676 prácticamente los únicos indígenas que pueden colaborar con el laboreo de la yerba y su traslado por el Paraná son los de las encomiendas cercanas a Asunción, con el consecuente esfuerzo y duplicación de trabajo; la preocupación de las autoridades es doble: el incumplimiento de las ordenanzas de Alfaro y la pérdida de tributarios que, a la primera oportunidad dejan su trabajo como marineros, tal como se ha visto renglones más arriba. La situación de extrema pobreza y la falta total de moneda son otras dos características propias del final del siglo XVII. Por contraste, la situación de las Misiones de guaraníes –cuyos indios no tributaban– era floreciente, lo que llevó a enfrentar a los paraguayos con los jesuitas. En 1717 estalló la revuelta comunera contra el gobernador Diego de los Reyes Balmaceda y los desórdenes hicieron que el Virrey enviara a Bruno Mauricio de Zavala –gobernador del Río de la Plata- “a componer y sosegar” a los bandos en pugna<sup>19</sup>, ante el fracaso de anteriores enviados. No obstante, la situación anárquica perduró hasta 1735, generando más pobreza y pérdidas de población y comercio.

A pesar de sus penurias, en estos años y los posteriores, los asunceños lucharon denodadamente contra los privilegios obtenidos por Santa Fe; en el largo expediente conformado por las presentaciones que los

<sup>18</sup> Ibidem, p. 353. Real Cédula dada en Madrid el 17 de julio de 1684.

<sup>19</sup> AECBA, serie 2 tomo 5, acuerdo del 14 de diciembre de 1724 en que se acepta el pedido de licencia; p. 416

procuradores de las tres ciudades llevaron ante la Corte, el representante paraguayo acusaba a los santafecinos de querer esclavizarlos, explicando que se los obligaba a descargar toda la mercadería, esperar el fletamento de carretas para seguir viaje por tierra y llevar vacíos sus barcos al puerto de Las Conchas para pasar nuevamente por Santa Fe para la visita y pago del impuesto a las mercaderías que transportaban a las ciudades de arriba; muchas veces la larga espera o la falta de medios de transporte terrestres los obligaba a malvender sus productos en aquella ciudad (Cervera, 1908: 158); esta queja paraguaya fue rebatida por Santa Fe en forma reiterada; valga como ejemplo la refutación de sus ediles en 1750, con los argumentos de no ser cierto que les resultase gravoso transportar las mercaderías por tierra desde Santa Fe a Buenos Aires, sino que los paraguayos especulan y realizan descargas clandestinas; y, agregan que las quejas de esa Provincia no representan a sus vecinos porque “muchos y los más traficantes de este comercio son forasteros entrantes y salientes de aquella provincia<sup>20</sup>.

La ciudad de Santa Fe gozó de gran prosperidad en los últimos años del siglo XVII gracias al comercio y al contrabando; ya se ha visto que la bonanza derivaba del comercio yerbatero, el que a la vez generaba otras actividades relacionadas con el mismo (Garavaglia, 1983: 90). Al iniciarse el siglo siguiente la situación cambió drásticamente; la campaña del gobernador del Tucumán Esteban de Urizar a los valles calchaquíes empujó a los indios sobre la frontera norte de Santa Fe; a ello se sumaron los ataques de los charrúas a los tapes, en la frontera occidental y el temor a que hicieran frente común con los mocovíes (Einsinck, 1983: 142-3.).

Un Memorial llevado a la Corte por el Procurador de la ciudad, muchos años después, es revelador de la postura santafecina: alega que la ciudad gozó desde su fundación del comercio portuario el cual se perdió

<sup>20</sup> Actas del Cabildo de Santa Fe (en adelante ACSF), versión on line del gobierno provincial, acuerdo del 3 de agosto de 1750.

por los ataques indígenas, momento en que pasó a Buenos Aires y su puerto de Las Conchas; fue en ese momento que

... los dichos barcos empezaron a descender al enunciado puerto de Las Conchas, porque antes de estos fatales acaecimientos no hubo ninguno que pensase en tal descenso, ni era conocido este tránsito y las haciendas que pasaban a Buenos Aires era por tierra en carretas, y éstas en corta cantidad y sólo para su abasto, porque todas las porciones considerables de yerba, algún tabaco que se sacaban para Chile, Perú y Tucumán, los mercaderes lo llevaban a Santa Fe porque los caminos estaban libres de enemigos (Cervera, 1908: 135)

La situación se hizo tan difícil que se pensó en trasladar la ciudad; de hecho muchos pobladores la abandonaron y se diseminaron en las tierras más seguras del sur, situación que se prolongó hasta bien entrada la década del cuarenta, tanto que en 1738 el Cabildo dispuso que a fin de evitar “los términos de un formal desmembro” se suspenderían las licencias que se daban para ir a las romerías –especialmente en Luján- y la salida de familias para asentarse en Los Arroyos; sobre esta disposición debía informarse, también, a los dueños y pilotos de las embarcaciones que llegaban del Paraguay<sup>21</sup>.

El ayuntamiento de la ciudad reclamaba al gobernador el envío de ayuda armada; pero, simultáneamente, tanto por el rédito que se obtenía de los cueros al ser vendidos a las naves de registro, como porque con ese producido se podían costear armas y municiones, los santafecinos comenzaron a incursionar en las tierras de la Banda Oriental. A las

<sup>21</sup> ACSF, acuerdo del 13 de diciembre de 1738. He mencionado al comienzo de este trabajo la presencia de santafecinos y paraguayos en los padrones de Luján y Las Conchas; en cuanto a los permisos y fianzas para asistir a las romerías de la Virgen hay ejemplos en las actas de 1734, 1737, 1738 y 1741, por lo menos.

solicitudes de auxilio que se reclaman de Buenos Aires, responde el Cabildo porteño con bastante reticencia, considerando que “bastaría la gente ocupada en las vaquerías para defender su territorio”; en 1726 la Corona ordenaba la formación del primer cuerpo armado para la defensa de la frontera (Frías, 1997: 13)

Antes de que comenzaran a actuar los blandengues, el gobernador Zavala propuso a la Corona la instalación de una guardia de sesenta hombres elegidos tanto entre los vecinos de la jurisdicción porteña como entre los miembros del Presidio<sup>22</sup>; pero, la atención del Gobernador estaba dividida pues su principal ocupación era la fundación de la ciudad de Montevideo. Pero lo que aquí interesa destacar es que la actividad económica decae, los mercaderes acuden menos y la ciudad ve desaparecer su esplendor de antaño.

¿Cómo gravitan las situaciones descritas en la actividad del puerto fluvial porteño? Como se ha visto, y a pesar de las aseveraciones del Procurador santafecino, el puerto de Las Conchas estuvo activo desde principios del siglo XVII, aunque seguramente los volúmenes que allí llegaban eran mucho menores que los del puerto de arriba, al menos hasta que la Corona autorizó las naves de registro, ya que, a partir de entonces los mercaderes del Tucumán bajaban al puerto a comerciar con ellas.

En cuanto a la yerba y las concesiones hechas a Santa Fe, hay que remontarse a las medidas tomadas por el gobernador Martínez de Salazar tendientes a fortificar la ciudad– puerto sin que el peso cayera sobre el erario real; fue él quien propuso, en 1662 gravar toda la yerba que bajase del Paraguay cobrando el impuesto en Santa Fe. Aunque algunos autores entienden que esta medida fue la que dio lugar a la instalación del puerto

<sup>22</sup> AECBA, serie 2, tomo 5, acuerdo del 30 de enero de 1733, p. 599: la ciudad contribuía desde 1725 a mantener la guardia de Carcarañá tanto con “vecinos como de presidiarios”. En los padrones de campaña de 1726 puede leerse “ausente en el destacamento de Santa Fe” o bien “destacado en Santa Fe”; la ejemplificación se hace sobre el pago de La Costa pero hay constancias semejantes en otros pagos (Documentos, 1955: 146 y sig.)

preciso en aquella ciudad, en realidad fue una Real cédula del 18 de agosto de 1726 la que impuso algunos gravámenes sobre el tráfico fluvial proveniente del Paraguay. Una interpretación parcial e interesada hizo que la ciudad concluyera que todos los barcos que bajaran debían detenerse, descargar, pagar derechos y seguir en carretas: Santa Fe se convierte a sí misma en puerto preciso, ya que esos términos no figuran en esta real Cédula.

No obstante, en los tiempos del gobernador Zavala la orden real se cumplió, aunque su ausencia a partir de 1724 inclinó la balanza a favor del puerto de Las Conchas. Los porteños argumentaban que la yerba que llegaba a Las Conchas era para el consumo de la ciudad y así se lo aceptaba, al menos en ella, no así en Santa Fe, cuyo Cabildo dispone insistir ... respecto de la [yerba] que pasa a Buenos Aires en embarcaciones de Paraguay”<sup>23</sup>; en 1731 propone que

Por no tener completo efecto la Real Cédula de arbitrios que declara a Santa Fe puerto preciso, se resuelve dar voz al Procurador General, señalándose que barcos y balsas de canoas pasan de largo, perjudicando los intereses reales, ya que las mercaderías son descargadas en cualquier parte para eludir su registro, y estimándose conveniente reclamar ante el Gobernador

Y dos días más tarde se nombra un guarda en la otra costa del río para registrar las mercaderías que bajan, ya no sólo de Paraguay sino de Corrientes, tanto en barcos como en carretas; en el mes de abril se reitera la argumentación de las barcas que pasan de largo y son causa, junto con los ataques de los indios de la “ruina, miseria, necesidades y desolación” de la ciudad<sup>24</sup>.

<sup>23</sup>Actas del Cabildo de Santa Fe (en adelante ACSF), versión on line del gobierno provincial, acuerdo del 11 de mayo de 1729.

<sup>24</sup>Idem cabildos de 22 y 23 de enero y 7 de abril de 1731.

Buenos Aires parece no prestar atención a los reclamos. En el cabildo de 23 de enero de 1732 el procurador pide se resuelva el pedido de un vecino para sacar cien tercios de yerba hacia el Tucumán y presenta un decreto del Gobernador en el que se lee

...que su Excelencia se halla con noticia de que han llegado en Las Conchas dos botes cargados de yerba ... para el consumo de esta ciudad y que dentro de pocos días llegaría otro barco con dos mil arrobas y no haber escasez de este género al presente... se le conceda la autorización que solicita<sup>25</sup>.

Dos años más tarde el Cabildo porteño intercede a favor de los vecinos del pago de La Costa ante la prohibición

...que tiene puesta [el Gobernador] al trajín de las canoas y [pide] que estas se mantengan en el antiguo y acostumbrado puerto, que es en la boca del río de Las Conchas y no en la playa de este río donde no tienen alguna seguridad y están expuestas siempre a su pérdida...<sup>26</sup>

En 1737 la protesta es mayor porque el gobernador ha dado orden al cabo de la guardia de las Conchas de aserrar todas las embarcaciones; claro que los argumentos no parecen estar referidos al comercio regional sino al local. Las argumentaciones de los ediles porteños hablan de

... los vecinos dueños de las canoas que trafican las islas del Paraná para abastecer esta ciudad de leña, carbón y todo género de maderas para la fábrica de todo género de casas, corrales de campos y cercos de las sementeras... y proponen como alternativa que se dejen

<sup>25</sup> AECBA, serie 2, tomo 6, acuerdo del 23 de enero de 1732, p. 437. Una semana antes el Gobernador había emitido un Auto que prohibía sacar yerba para fuera de la ciudad.

<sup>26</sup> Idem, serie 2, tomo 7, acuerdo del 21 de junio de 1734, p. 95

... libres al trajín las de aquellos vecinos conocidos y arraigados, para que estos respondan por los cargos que se les hicieren; y las demás se retiren en seco del Puerto de manera que no se puedan con facilidad echar al agua. ..<sup>27</sup>

Interesa destacar, y por eso está subrayado en el texto, la existencia de una Guardia en el puerto, semejante a la de la Atalaya, que ha sido datada circa 1719 (García Belsunce, 1998: 16)

Ante la actitud porteña –también la paraguaya- Santa Fe llevó su reclamo a la Audiencia de Charcas que dictó la Real provisión de 13 de junio de 1739, confirmatoria de la Cédula de 1726 y del auto del gobernador Zavala de 27 de enero de 1729. Salcedo se ve obligado a dictar un Auto que ordenaba notificar a los dueños de embarcaciones que debían tener por puerto preciso a Santa Fe y no al de Las Conchas; pero su actitud no es unívoca porque había autorizado a que las embarcaciones pasaran vacías al puerto de Las Conchas. En palabras del cabildo de Santa Fe esta disposición -tomada por el gobernador en 1739 - no era conveniente por cuanto “importará desconocer el puerto preciso de Santa Fe y adjudicárselo al de Las Conchas<sup>28</sup>; no obstante lo cual Salcedo reafirmó su postura de que no se impidiese “la libertad y facultad natural” de que las embarcaciones llegaran vacías a Las Conchas

Las prohibiciones a los porteños de trajinar en este último puerto –y la restricción de embarcaciones en él- estarían relacionadas, pues, no sólo con el trajín local sino con el regional; según argumentaba el procurador santafecino

...dejaban muchas partidas de sus efectos en las islas del Paraná inmediatas a la boca de este río, con uno o dos marineros que las guardasen y aún de las que introducían en

<sup>27</sup> Idem, acuerdo del 5 de febrero de 1737, pp. 371-1

<sup>28</sup> ACSF, 1 de enero de 1740

sus embarcaciones a este puerto, sacaban muchos, furtivamente, a espaldas de los guardas... (Cervera, 1908: 125).

A la luz de las actas del cabildo santafecino en las que machaconamente, año tras año se vuelve sobre el mismo tema, se concluye que sus pretensiones nunca llegaron al éxito total, aún cuando hay constancias del apoyo que recibieron de ciudades como Santiago del Estero y Córdoba (Damianovich, 1991). Por aquellos papeles santafecinos sabemos que ya en el siglo XVIII las tripulaciones estaban conformadas por españoles y mulatos, pero que (Damianovich (1987: 15)

la transferencia del tráfico paraguayo al puerto de Las Conchas comenzaría a hacerse evidente a principios de la tercera década del siglo XVIII. Los años de 1730 á 1740 parecen ser los de mayor decadencia del puerto santafecino hasta los posteriores a la abolición del privilegio

y esto a pesar de que en 1743 la Corona había emitido otra Real Cédula confirmatoria de la de 1726 y de las disposiciones de sus oidores de Charcas; en ella se expresa con claridad el concepto de “puerto preciso”, que constituye todo un éxito para la ciudad –al menos en los papeles-, tanto que en abril de 1744 las actas de aquel Cabildo hablan de intimar al gobernador para que se le restituya el comercio “que le usurpó” Buenos Aires, ciudad a la que sólo pasarán los efectos necesarios para su abastecimiento, pagando el sobrante los impuestos; ya en esta ocasión los ediles refuerzan su argumentación aduciendo que si las mercaderías pasan de largo a Las Conchas o a Los Arroyos, serán ocasión de contrabando con los portugueses<sup>29</sup>.

No le faltaba razón a los santafecinos: en 1746 la cantidad de canoas y botes que hay en el puerto de Las Conchas llevan al gobernador

<sup>29</sup> ACSF, 13 de abril de 1744

Andonaegui a argumentar que se las utiliza para llevar subrepticamente trigo y otros frutos a la Colonia del Sacramento y propone se marquen las embarcaciones de los vecinos a quienes se autorizará la extracción de leña y carbón. El cabildo porteño acepta la propuesta de marcarlas, solicita se prohíban las que pertenezcan a “personas sospechosas, forasteros advenedizos”; termina diciendo que este comercio ilícito se hace en garandumbas<sup>30</sup>, fabricadas en Paraguay y sugiere al gobernador que pida a su par asunceño que “cuide vuelvan a ella los que vienen agregados a las embarcaciones mayores y no permita se fabriquen para traer a este puerto o al de Santa Fe”y concluye el Acuerdo acusando de los problemas a los portugueses<sup>31</sup>.

Las actas del cabildo santafecino de los años siguientes siguen elevando denuncias al gobernador respecto de embarcaciones que evaden el puerto, o que sólo descargan parte de las mercaderías; en 1751 aparece una nueva concesión al puerto porteño: pueden pasar a él los barcos cuyos efectos no estén comprendidos en la Cédula de 1743; como ejemplo se menciona al del mulato Jacinto Franco –vecino del Paraguay- que había descargado la yerba en Santa Fe y siguió viaje con miel, maderas labradas, cajas, escritorios, lozas y otros efectos<sup>32</sup>.

La autorización real para que, a partir de 1754, los barcos pagasen derechos en Santa Fe y pudieran seguir a Las Conchas y las autorizaciones cada vez más frecuentes para que algunos barcos siguieran Paraná abajo dejan en claro que los reclamos santafecinos han perdido fuerza aunque la ciudad siga insistiendo en que la pérdida de la calidad de puerto preciso le acarrearía la ruina. Ya no se trata sólo de Las Conchas: los puertos de Los

<sup>30</sup> Barcos grandes capaces de transportar hasta treinta mil arrobas de yerba en un solo viaje no podían navegar aguas arriba, por lo cual una vez descargadas se las desbarataba y se vendían sus materiales (Vélazquez, 1973: 58)

<sup>31</sup> AECBA, serie 2, tomo 9, acuerdos del 9 y 11 de febrero de 1746, pp.116-120

<sup>32</sup> ACSF, 19 de enero de 1752

Arroyos, de Colastiné, del paso de Santo Tomé sirven para la descarga de mercancías, especialmente de contrabando.

Puede decirse que, pasada la mitad de la centuria, el puerto de Las Conchas careció de todo tipo de trabas. Hay constancia fehaciente de que en 1761 la Guardia tenía como responsable a Juan de Robles y Amaya, quien en cumplimiento de su deber informa puntualmente a sus superiores respecto de cada barco que arriba.

El 8 de noviembre de 1761 atraca, procedente de Corrientes, una embarcación que pertenece al cura de aquella ciudad y Robles pide autorización para su descarga; cinco días más tarde otro con carga de yerba y tabaco que debía ser entregada a un dominico, exhibe certificación de haber sido verificado en Santa Fe. Para el año siguiente el tráfico es intenso, tanto de descarga proveniente de Misiones, Corrientes y Paraguay como de carga dirigida a Asunción<sup>33</sup>.

¿Cuánta población estable existía para esta época en los alrededores de aquel puerto? faltan datos pero todo puerto posee un buen número de calafates, carpinteros de ribera, changadores y peones así como carreteros; en este último caso, imprescindibles porque desde allí la mercadería seguía por tierra a Buenos Aires. A modo de ejemplo puede señalarse que en 1762 la guardia hacía rondas por toda la costa, hasta San Isidro. Según menciona el mismo Robles y Amaya hay numerosas embarcaciones pertenecientes a vecinos de “alguna confianza”, que solicitan permiso para hacer recogidas de madera. Habla también del carpintero Manuel Miró, quien ha inspeccionado un barco procedente del Paraguay, eligiendo maderas para pararrayos, mazas y ejes, que se envían a la fortaleza en carretas. En mayo de ese mismo año avisa que remite tres calafates con sus herramientas “que son los que hallé en este puerto” y agrega que también hay marineros, “algunos muy baquianos del río”<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> AGN 9-1-7-2: constancias de cantidad de barcos y de tipo de mercaderías

<sup>34</sup> Idem

## CONCLUSIONES

Centraré estos últimos párrafos en el puerto y los habitantes del pago, prescindiendo de la polémica sobre el puerto preciso. De ésta sólo diré que, aunque el puerto de Las Conchas existió y fue utilizado durante el siglo XVII, probablemente su crecimiento haya coincidido –y haya sido aprovechado- con a los ataques indígenas sufridos por Santa Fe, que no sólo provocaron el éxodo de parte de su población sino la ruina de su comercio.

El pago de Las Conchas estuvo tempranamente poblado, lo que llevó al Sínodo de 1655 a otorgarle una capilla para las celebraciones litúrgicas; poseyó producción triguera que se realizaba en, al menos treinta y un establecimientos que seguramente contarían con peones y esclavos encargados de ella; al menos hubo en la zona un molino y consta la existencia de una atahona en la estancia del obispo Mancha, aunque seguramente no era la única.

Los habitantes también se dedicaban a la faena de corte de leña y producción de carbón en las islas aledañas lo que significó que poseyeran embarcaciones que quedaban, o bien en el puerto, o bien en las playas. La abundancia de éstas y el comercio ilegal llevó a tomar medidas, algunas drásticas, como la de aserrar los botes existentes.

En fecha que no he podido determinar se instala una Guardia; creo –aunque debe ser probado– que su erección fue contemporánea a la de la guardia de Atalaya. De ser así también habrá que encontrar datos respecto de la población que, seguramente, se conformó a su vera; por el momento sólo tengo constancias de este grupo poblacional cercano al puerto y su guardia a partir de 1760, lo que me indujo a transgredir el límite que me había impuesto para desarrollar este trabajo.

## BIBLIOGRAFÍA

Bruno, Cayetano (1968). *Historia de la Iglesia en la Argentina*, vol 4, Buenos Aires, ed. Don Bosco.

- Cervera, Manuel (1908). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe, 1573-1853*, Santa Fe, La Unión [consulta on line: [www.archive.org](http://www.archive.org), tomada del ejemplar existente en la New York Public Library]
- Damianovich, Alejandro (1991). "Juan José de Lacoizqueta: gestor del privilegio de Puerto Preciso", en *Revista América*, nro. 10, Santa Fe.
- Damianovich, Alejandro (1987). "En torno a la antigüedad del privilegio santafecino del puerto preciso". Separata de *Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos*, nro. 56.
- De Paula, Alberto (1997). *Colegio de San Ignacio*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas de la Manzana de las Luces.
- Einsinck, Oscar Luis (1982). *Problemas económicos entre Santa Fe y Buenos Aires en el siglo XVIII: el puerto preciso de Santa Fe. Posición de Buenos Aires y sus argumentos*, en VI Congreso Internacional de Historia de América, Buenos Aires, Academia nacional de la Historia.
- Einsinck, Oscar Luis (1983). "El puerto preciso de la ciudad de Santa Fe. Proceso Histórico", en *Anuario Nro. 5*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, 1983.
- FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES, *Documentos para la historia argentina*, Buenos Aires, 1955, t. 10.
- Frías, Susana R. (1995). "La seguridad de la ciudad de Buenos Aires en la época de Martínez de Salazar", en *Res Gesta*, nro. 34, Rosario.
- Frías, Susana R. (1996). *José Martínez de Salazar gobernador del Río de la Plata*, 9no. Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- Frías, Susana R. (1997). "Indios, fronteras y cueros", en *La Capital*, Rosario.
- Frías, Susana R. (1999). "La expansión de la población", en *Nueva Historia de la Nación Argentina*, tomo 2, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia-ed. Planeta.

- Frías, Susana R. (2011). “Los portugueses en Buenos Aires. Siglo XVII”. *Cuadernos de los Grupos de trabajo* nro. 9, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- Frías, Susana R. y García Belsunce, César (1996). *De Navarra a Buenos Aires*, Buenos Aires, Instituto Americano de Estudios Vascos, 1996.
- Garavaglia, Juan Carlos (1983). *Mercado interno y economía colonial*, Buenos Aires, Grijalbo.
- García Belsunce, César A. (1998). *La contribución de la cartografía a la historia de la población. Magdalena. Siglos XVII y XVIII*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- Manfredi, Alberto N. (2003). “Los pagos de montes Grandes y Las Conchas entre 1580 y 1650”, en *Revista del Instituto Histórico de San Isidro*, nro. 23, San Isidro.
- Molina, Raúl A. (1956). “El curso de los ríos Paraná y Luján en la cartografía primitiva”, en *Historia*.
- Montserrat, María Inés (2013). “La movilidad espacial en la frontera bonaerense: el pago de Luján en la 1ra. mitad del siglo XVIII”, en Susana Frías [ed.], *Vecinos y pasantes. La movilidad en la colonia*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia [en prensa].
- Olivero, Sandra (2006). *Sociedad y economía en San Isidro Colonial, Buenos Aires, siglo XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- Roverano, Andrés (1961). “La despoblación de Santa Fe entre 1713 y 1730” en *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Santa Fe*, nro. 27.
- Sínodo de Buenos Aires de 1655*. (2012) [Edición crítica, notas y estudio histórico-canónico a cargo de Susana R. Frías y Sebastián Terráneo], Buenos Aires, Pontificia Universidad Católica.
- Trelles, Manuel Ricardo (1867). *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*, Buenos Aires, imprenta El Nacional.
- Trelles, Manuel Ricardo (1869). *Revista del Archivo General de Buenos Aires*, Buenos Aires, Archivo General, tomo 3, pp. 38-41 y tomo 1 1863, t. 1.

Udaondo, Enrique (1906). *Breve reseña histórica del partido de Las Conchas, 1580-1906*, Buenos Aires, La Baskonia.

Velázquez, Rafael Eladio (1973). “Navegación paraguaya de los siglos XVII y XVIII”, en *Estudios Paraguayos. Revista de la Universidad Católica Nuestra Señora de la Asunción*, vol.1, nro. 1.