

# Los espacios portuarios

## Un lugar de encuentro entre disciplinas

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Compiladores)



# **Los espacios portuarios**

## **Un lugar de encuentro entre disciplinas**

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores)

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación  
Universidad Nacional de La Plata

2015

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Secretaría de Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Diseño: D.C.V. Federico Banzato

Ilustraciones de Tapa: Puerto La Plata. Agradecemos a la Sra. Irma Borán. Puerto Ruiz - Entre Ríos (Río Gualeguay) y Puerto de Buenos Aires. Agradecemos a Xavier Kriscautzky.

Corrección de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina

©2015 Universidad Nacional de La Plata

Las impresión del libro fue financiada con un subsidio de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica

Colección Estudios / Investigaciones 51

Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas / María Emilia Sandrín ... [et al.] ; compilado por María Emilia Sandrín ; Nicolás Biangardi. - 1a ed. compendiada. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2015.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-1233-6

I. Ciencias Sociales. I. Sandrín, María Emilia II. Sandrín, María Emilia, comp. III. Biangardi, Nicolás, comp.

CDD 301

Universidad Nacional de La Plata  
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

*Decano*

Dr. Aníbal Viguera

*Vicedecano*

Dr. Mauricio Chama

*Secretaria de Asuntos Académicos*

Prof. Ana Julia Ramírez

*Secretario de Posgrado*

Dr. Fabio Espósito

*Secretaria de Investigación*

Dra. Susana Ortale

*Secretario de Extensión Universitaria*

Mg. Jerónimo Pinedo

## ÍNDICE

<u>Presentación</u> .....	8
<u>“Las villas nuevas” cantábricas en el marco de su primitiva organización territorial. Valles, alfoces, solares y linajes en los enclaves portuarios del litoral marítimo del reino de Castilla entre los siglos XII al XIV</u> <u><i>Osvaldo Victor Pereyra</i></u> .....	13
<u>El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)</u> <u><i>Luis López Molina</i></u> .....	27
<u>Reflexiones sobre la incidencia del puerto en la vida de la ciudad de Montevideo</u> <u><i>Arturo Ariel Bentancur</i></u> .....	52
<u>Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799</u> <u><i>Maximiliano Camarda</i></u> .....	67
<u>El consulado de Buenos Aires y el quiebre de la Monarquía: los prestamos y contribuciones de los comerciantes, 1808-1816</u> <u><i>Javier Kraselsky</i></u> .....	88
<u>Comercio, orden y derechos de propiedad en un puerto alternativo del Río de la Plata. La boca del Río Salado entre dos bloqueos (1838-1848)</u> <u><i>Antonio Galarza</i></u> .....	112

<a href="#"><u>Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914).</u></a>	
<a href="#"><u>José Mateo y José Luis Noqueira</u></a> .....	130
<a href="#"><u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u></a>	
<a href="#"><u>Gustavo Chaliar</u></a> .....	150
<a href="#"><u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u></a>	
<a href="#"><u>Ulises Suárez Estavillo</u></a> .....	169
<a href="#"><u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u></a>	
<a href="#"><u>Isabel Paredes</u></a> .....	186
<a href="#"><u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u></a>	
<a href="#"><u>Miquel Àngel De Marco (h)</u></a> .....	202
<a href="#"><u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u></a>	
<a href="#"><u>María Claudia Errecart</u></a> .....	227
<a href="#"><u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u></a>	
<a href="#"><u>Nicolás Biancardi</u></a> .....	251
<a href="#"><u>Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires (1776-1810)</u></a>	
<a href="#"><u>María Evangelina Vaccani</u></a> .....	268

<u>La ruta del cacao. Circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX</u> <u>Lina Constanza Díaz Boada</u> .....	284
<u>El turismo como fenómeno económico, social y cultural: caso Mazatlán, México</u> <u>Yasser Orlando Espinoza García Y Héctor Manuel Pimienta Fernández</u> .....	306
<u>Delitos sexuales en el espacio portuario. Sexualidad y derecho en la encrucijada</u> <u>Betina Clara Riva</u> .....	321
<u>La ciudad y el puerto. Transformaciones de áreas portuarias en desuso. El caso de puerto madero</u> <u>Claudia Carut</u> .....	350
<u>Una Hada en La Boca. Imágenes post modernas de un puerto “inactivo”</u> <u>Marcelo N. Weissel</u> .....	371
<u>Los autores</u> .....	386

## Presentación

Podríamos intentar empezar a describir a los puertos de diversas maneras y todas serían el inicio de un análisis fructífero. Se puede decir que un puerto es un lugar en la costa adonde arriban embarcaciones trasladando bienes y personas, y que es un espacio desde el cual parten los sueños de los migrantes y los productos de las zonas próximas en busca de nuevos destinos. También que es la tierra donde marineros y pescadores encuentran descanso y esparcimiento luego de varios días trabajando en el mar y la puerta de acceso a una ciudad donde el intercambio entre personas de distintas procedencias promueve la conformación de una cultura particular. Los puertos pueden ser abordados desde esos aspectos o desde otros porque constituyen espacios sociales de una gran complejidad.

Los espacios portuarios no se limitan a ser uno de los marcos donde se desarrollan las actividades de los hombres en sociedad. Los espacios son estructuras sociales que condicionan a las otras estructuras que conforman la sociedad (Santos, 1990: 160). Al mismo tiempo, no son inmutables sino que están moldeados por el cambio histórico y, como instancia social, están dotados de cierta autonomía. Los espacios tienen formas durables por lo que condicionan a la sociedad por períodos de tiempo prolongados<sup>1</sup>. Esto es evidente en el caso de los puertos.

La mayor parte de los puertos han desarrollado en sus adyacencias un asentamiento urbano. Algunas de esas urbes han crecido hasta constituir grandes aglomeraciones. Esas ciudades-puerto tienen características particulares que complican los intentos de lograr una definición precisa de las mismas. Sin embargo, en rasgos generales, lo que las define como tales es que lograron transformarse en

---

<sup>1</sup> Milton Santos considera que el papel específico del espacio proviene, justamente, del hecho de que sus formas sean durables (Santos, 1990: 165).

ciudades gracias al movimiento de personas y bienes que generaba el puerto (Monge y del Olmo, 1996: 221). Aún cuando en muchos casos el crecimiento posterior del asentamiento urbano termina relegando al puerto del lugar preponderante que tenía al inicio del proceso.

Los espacios portuarios, entonces, son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificados en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas se encuentran indagando sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación son un claro ejemplo de ese trabajo.

Los estudios reunidos en el libro se refieren a temas, lugares y períodos temporales muy variados. En primer lugar, varios capítulos se refieren a situaciones referidas a puertos marítimos en España y América. Víctor Pereyra nos introduce en el tema de la primitiva organización territorial de los enclaves portuarios situados al norte de la península que conformaban el litoral marítimo del reino de Castilla del siglo XII al XIV. Luis López, por su parte, nos invita a realizar un recorrido por las embarcaciones y las mercancías que circulaban por el puerto de Cádiz en el convulsionado trienio de 1810-1812.

José Mateo y José Luis Nogueira nos sumergen en la demografía de los puertos de la provincia de Buenos Aires tal como se encuentran reflejados en los primeros censos nacionales. Ya entrado el siglo XX pero manteniéndonos en las costas del litoral bonaerense, Gustavo Chalier analiza los intentos, realizados por capitales franceses, de reactivar el Arroyo Pareja como terminal portuaria y la oposición de las empresas de origen británico ancladas en otros puertos.

Los dos capítulos siguientes indagan, desde distintos puntos de

vista, la historia del puerto de Mazatlán situado en las costas del Pacífico mexicano. Ulises Suárez Estavillo indaga sobre el devenir de la pesca del camarón y el papel de sus empresarios durante el período 1949-1958. En cambio, Yasser Espinoza García y Héctor Manuel Pimienta Fernández examinan la influencia del turismo en la economía, la sociedad y la cultura de la zona.

Los capítulos de la sección siguiente concentran una serie de miradas sobre los puertos del Río de la Plata. Arturo Ariel Bentancur nos presenta un ensayo donde, luego de años de exhaustivas investigaciones, reflexiona sobre la incidencia del puerto en la vida social de la ciudad de Montevideo. Maximiliano Camarda, por su parte, expone los resultados de su investigación sobre los cargadores de cueros realizada desde los puertos que componen el complejo portuario rioplatense durante las dos décadas que van desde 1779 hasta 1799. Javier Kraselsky estudia la pérdida de poder del Consulado de Buenos Aires durante la conflictiva coyuntura de los años 1808-1816 y los cambios en los préstamos que otorgaban los comerciantes vinculados a esa institución.

Por otro lado, la actividad en un puerto rioplatense alternativo, prácticamente desconocido hasta ahora, es retratada por el trabajo de Antonio Galarza sobre la boca del río Salado entre los años 1838 y 1848. Betina Riva muestra, en cambio, un aspecto muy importante en la vida social de los espacios portuarios al abordar, desde la óptica que brindan los procesos judiciales del siglo XIX, la sexualidad y los delitos vinculados a ella dentro de ese mundo tan particular en el que viven los marineros.

Claudia Carut aporta la mirada indispensable de la geografía al analizar, a partir del caso actual de Puerto Madero, las transformaciones de las áreas portuarias que habían entrado en desuso. Marcelo Weissel, por su parte, presenta unas reflexiones que, desde una perspectiva que combina la arqueología y la filosofía de la ilustración, plantean los cruces que se dan entre las representaciones y la realidad del puerto de la Boca.

Las otras secciones se corresponden a los circuitos internos tanto a través de los puertos fluviales<sup>2</sup> como a la circulación terrestre de

---

<sup>2</sup> Los puertos situados en el Río de la Plata son considerados aparte de los fluviales porque reciben una gran cantidad de comercio ultramarino y porque prácticamente la mitad del río es en realidad un estuario. Una línea imaginaria

mercancías dentro del *hinterland* de los distintos puertos. Con respecto a las terminales situadas en las orillas de los ríos, Isabel Pairedes hace un recorrido por los puertos del Paraná que constituían el circuito que conectaba Asunción con Buenos Aires durante el siglo XVIII. Por otro lado, Miguel Ángel de Marco (h) se sumerge en el discurso desarrollista antifrigerista para descubrir de qué manera a mediados del siglo XX, más específicamente entre 1958 y 1976, se planteaba la reactivación de los puertos situados en ese mismo río.

El resto de los textos que conforman el libro indagan sobre los circuitos terrestres y lo que podemos considerar como puertos secos<sup>3</sup>. Lina Constanza Díaz Boada nos sitúa en el Virreinato de Nueva Granada en los siglos XVIII-XIX para internarnos en la ruta del cacao y así seguir los negocios de la elite de Pamplona.

Los últimos tres capítulos nos traen de vuelta al Río de la Plata. María Claudia Errecart nos propone una revisión del circuito mercantil que unía a Buenos Aires con Potosí. Por su parte, Nicolás Biangardi analiza los embargos de cueros realizados en la Banda Oriental durante la coyuntura particular de los años 1784-1785. Por último, Evangelina Vaccani efectúa un estudio de la estructura fiscal virreinal a partir del caso de la Aduana de Buenos Aires.

El conjunto de todos estos textos es una muestra de la amplitud de aspectos que los espacios portuarios permiten abordar. Esperamos que la lectura de este nuevo libro impulsado desde la Red de Estudios Portuarios logre, como sus antecesores, incentivar el interés por esos espacios dentro de las ciencias sociales y que, al mismo tiempo, ayude al intercambio entre los investigadores de las distintas disciplinas para lograr una verdadera mirada interdisciplinaria de esos problemas.

María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi  
La Plata, septiembre de 2013.

---

que se dibuja de Montevideo a Punta Piedras (cerca de Punta Indio) divide el río del estuario (Calcagno y Lovrich, 2013: 111).

<sup>3</sup> Varias ciudades cumplen una función portuaria dentro de los circuitos terrestres. Por ejemplo, lugares donde en el siglo XVIII, o anteriormente, se llegaba en carretas pero por un cambio en el relieve debían continuar su viaje en arrias de mulas. De esta manera, se daba una situación similar a la de los puertos donde las mercancías pasan de un medio de transporte a otro.

## **Bibliografía**

- Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.
- Monge, F. y del Olmo, M (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas del Atlántico”. En Guimerá, A. y Romero, D. (ed). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI – XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español Madrid, 19-21 de octubre de 1995*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Calcagno, J. y Lovich, G. (2013). *El mar. Hizo falta tanta agua para disolver tanta sal*. Buenos Aires, Siglo XXI.

# Los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799

*Maximiliano Camarda<sup>1</sup>*

## **Introducción**

En este artículo<sup>2</sup> se abordaran los cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense durante el período 1779- 1799, para ello en primer lugar se establecerá el número de actores que intervinieron en este aspecto económico, las cantidades de cueros que comercializaron durante este periodo y el año de inicio de cada uno de ellos. El objetivo es establecer si se produjo un incremento del número de cargadores a la luz del despegue del comercio de cueros. Además, por un lado, establecer si era posible que se comercializara pequeñas cantidades en manos de actores ocasionales. Por otro lado, abordar la concentración del comercio, si se encontraba en pocas manos o si, en cambio, estaba distribuido entre pequeños y medianos cargadores. La importancia de estas cuestiones son centrales para el análisis de la economía regional y para establecer los grupos económicos más importantes de la Región Río de la Plata.

Los cargadores de cueros fueron los actores que articularon la producción regional con el mercado ultramarino. Para realizar esta actividad era necesario mantener vínculos con dos sectores de actores: los productores y los consumidores o intermediarios ultramarinos. Para la Región Río de la Plata el único trabajo que se centro en analizar en forma sistemática a estos actores fue el de Fernando

---

<sup>1</sup> UNLP, IdIHCS, CONICET, GESMar. maximilianocamarda@hotmail.com

<sup>2</sup> Agradezco los comentarios y sugerencias de Fernando Jumar, Javier Kraselsky y Nicolás Biangardi.

Jumar, quien en su tesis doctoral, trabajó con los cargadores de cueros y metales para el período 1720 a 1778 a partir de indagar en los Registro de los Navíos (Jumar, 2002). Por otro lado, los comerciantes como grupo social fue tema de investigación de varios historiadores con el objetivo de establecer los mecanismos comerciales y de ascenso social.

Las fuentes trabajadas para este propósito son las notas de aduana para Montevideo y los libros de la Real Hacienda para Buenos Aires. Las notas de aduana (Jumar, 2002) se generaban cuando una persona particular se dirigía a la autoridad recaudadora local para comunicar su decisión de enviar fuera de la jurisdicción cualquier tipo de bien. La primera de las notas, la original, era utilizada por los funcionarios para aforar los bienes y aplicar las tasas correspondientes, transformándolas así en base de las guías de aduana y de los asientos de los diversos libros de la administración. Luego se generaba una copia (la *guía*) que debía ser entregada en el lugar de destino, lo que daba lugar a nuevos gravámenes y el envío al lugar de origen de un documento –la *torraguía* en donde se anunciaba la entrada de los bienes, el pago de los gravámenes correspondientes y el fin de la circulación prevista. Esta información era pasada “en limpio” en un cuaderno con casi toda la información y finalmente a los libros de la administración de la Real Hacienda. Para este caso, se trabajó con las notas de aduana y con el cuaderno.

Para extraer los datos de Buenos Aires, se encuentran completos los libros de la Real Hacienda, en donde figura quién enviaba cueros, la cantidad de los mismos y a cuenta y riesgo de quien. Es importante remarcar que solo se detalla la información con respecto a los cueros, y en algunos años, otros “productos de la tierra”, sin especificar el resto de mercancías, en cuyo caso es necesario acudir a las notas y guías de aduana para poder realizar un estudio pormenorizado.

La ciudad de Buenos Aires, Montevideo y Colonia del Sacramento fueron las ciudades más importantes del Complejo Portuario Rioplatense. El concepto de Complejo Portuario Rioplatense fue acuñado por Fernando Jumar a partir de establecer que el

...comercio legal e ilegal a muy larga distancia pudiera llevarse a cabo, los intereses debieron integrar en sus estrategias ambas

bandas del río, lo que puso en movimiento las fuerzas que generaron el complejo portuario en torno del cual se articuló la región (Jumar, 2002: 127).

La mayor integración se produjo en los noventa años que pasaron desde 1730 a 1820, articulando estos puertos con apostaderos menores, como los de Maldonado, Ensenada de Barragán y Las Conchas. Por medio de este complejo portuario se movilizaron mercancías y personas no siendo una frontera sino en transformarse en el sistema nervioso central que conecta a las distintas terminales de la Región Río de la Plata.

Fernando Jumar además, establece tres circuitos interconectados a partir del Complejo Portuario Rioplatense: el comercio ultramarino, los circuitos extrarregionales y la circulación intrarregional. El objeto de estudio de este trabajo es adentrarnos en forma central en los circuitos ultramarinos y en menor medida intrarregional marítimos en los cuales se produjeron importantes transformaciones durante el siglo XVIII.

## I

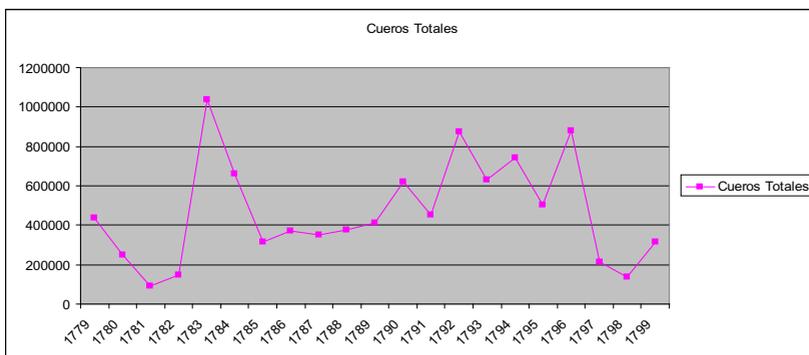
A la oración se da muchas veces carne de balde, como en los mataderos, porque todos los días se matan muchas reses, más de las que necesita el pueblo, sólo por el interés del cuero (Corcolocorvo, 1773: 24).

Esta afirmación de Corcolocorvo da cuenta de la importancia que tuvieron los cueros en la Región Río de la Plata. Es en este sentido que nos interesa analizar el comercio ultramarino de cueros que partieron del Complejo Portuario Rioplatense. En las últimas décadas se ha relativizado la importancia de la producción pecuaria en la Región Río de la Plata, en lo concerniente al comercio ultramarino es indudable que fue la mercancía producida regionalmente más importante y que durante este período logró una mayor proporción en relación a la plata (Garavaglia, 1999; Gelman, 1992; 1998). Según estimaciones de Miguel Rosal y Roberto Schmit (Rosal y Schmit, 2004: 166) un veinte por ciento de la exportación total fueron productos pecuarios y un ochenta por ciento metales preciosos, de ese veinte por ciento más de

un noventa y cinco por ciento fueron cueros.

La salida de cueros del Complejo Portuario Rioplatense a partir de 1779 ofreció un incremento manteniendo la tendencia ya desarrollada durante el siglo XVIII y su aceleración a partir de la década del sesenta. La guerra con Inglaterra de los primeros años de este período no permitió que se reflejara esta tendencia, pero a partir de la paz en 1783, se produjo un aumento sustancial que compensó la caída de la salida previa, con más de un millón en 1783 y casi seiscientos mil durante el año siguiente. Como se puede observar en el cuadro número I, salvo en el período de la guerra con Inglaterra (lo que produjo el notable descenso de 1783 y 1784), el comercio de cueros no bajó en ningún año de los trescientos cincuenta mil, hasta el nuevo conflicto militar de los últimos años del siglo, cuando se volvería a exportar mínimos.

**Gráfico N° II: Total de cueros (en unidades) salidos al comercio ultramarino desde el Complejo Portuario Rioplatense. 1779- 1799**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos extraídos de AGN Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3.

Es interesante remarcar que la oferta se mantuvo disponible,

marcando la pauta de salida la dinámica externa, de guerra, a partir del ingreso de navíos neutrales de distintos orígenes que transporten cueros. Estos navíos eran de origen angloamericano en su mayoría los cuales no sólo fletaban mercancías de y hacia la península española, sino que también se comerciaba con otros espacios, como Estados Unidos o Hamburgo insertando redes de relaciones con los productores locales y demás actores ávidos de consumir cueros e insertar mercancías manufacturadas propias. Esta oferta de cueros fue lo que permitió el mantenimiento del precio durante todo el período<sup>3</sup>, ya que mientras que la demanda creció lentamente, siempre se mantuvo la oferta en las dos bandas del Río.

El comercio de cueros, como se puede apreciar, se incrementó durante la segunda mitad del siglo XVIII, siendo la principal producción vinculada al comercio ultramarino de la región Río de la Plata. Para que esto sucediera, era necesario que existieran comerciantes con vinculaciones en los distintos mercados consumidores de los cueros rioplatenses.

## II

Los estudios sobre los comerciantes ultramarinos asentados en el Complejo Portuario Rioplatense estuvieron orientados a analizar una sola rivera del río. A partir de que la ciudad más importante de la Región y capital del Virreinato a partir de 1776 fue Buenos Aires, los comerciantes estudiados fueron aquellos que como planteó Fernando Jumar formaban parte de la “élite de archivo” ya que se trabajó sobre aquellos que dejaron más documentos significativos para analizar el comercio. Además, se buscó establecer el lugar de las redes dentro para el establecimiento del comercio ultramarino, es en este sentido central el aporte de Zacarías Moutoukias y los derroteros de los comerciantes a partir de la prosopografía en los estudios de Susan Socolow.

El libro de Susan Socolow *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*, tiene como objetivo establecer los mecanismos

---

<sup>3</sup> María Inés Moraes en su tesis doctoral *Las economías agrarias del Litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeño* analiza los precios de los cueros en Buenos Aires y Ámsterdam llegando a la conclusión de que no se produjeron cambios sustantivos.

de ascenso social de los comerciantes en el entramado social del siglo XVIII. Para analizar la sociedad, en primer lugar trabajó con los padrones militares de 1744 y de 1778 (Johnson y Socolow, 1978; Johnson, 1979) con el fin de establecer las características ocupacionales de la población, extrayendo los datos de aquellos que se denominaron comerciantes. Por otro lado, a partir de un estudio minucioso de los testamentos, discriminó los que correspondían a comerciantes y de entre ellos a los de mayor riqueza. A las conclusiones que llega es que a partir de un proceso de asimilación de las redes instaladas, que van desde la conformación de la familia, religiosa y por similar origen, se produjo una consolidación de los actores ya establecidos y la incorporación de nuevos, los cuales, a partir de demostrar sus “aptitudes” para el comercio eran asimilados dentro de esta elite.

Esta forma de ascenso social, en la cual, los nuevos actores se incorporaron a la elite comercial, no era producto del libre acceso al mercado, sino por medio de dos mecanismos, o trabajando con algún gran comerciante el cual los forma y les permite ingresar en el selecto grupo o a partir de consolidar relaciones en Cádiz (que puede durar mas de una generación) viajan a Buenos Aires con una parte del camino ya realizado.

En el estudio dedicado a la actividad económica de Domingo Belgrano Pérez, Jorge Gelman, ahondó en los mecanismos comerciales y las redes de este personaje. Dos son los elementos que el autor considera centrales, las alianzas familiares y las redes comerciales. La búsqueda de mayores beneficios se establece a partir de la diversificación de destinos de las relaciones comerciales. Por un lado, manteniendo vínculos con familiares, empleados y comisionistas en el interior. Por otro lado, siendo comisionista de grandes comerciantes establecidos en Cádiz. Los intercambios se producen con el objetivo de intercambiar diversas mercancías en el interior, manufacturadas europeas o de otras regiones del interior, minimizando la utilización de plata, la cual solo es utilizada para el comercio ultramarino. Las ganancias serán utilizadas en la compra de bienes inmuebles rurales, urbanos y semi-rurales.

En varios textos, Zacarías Moutoukias se concentró en analizar las redes de los comerciantes. Según este autor, la importancia de las redes de relaciones personales estaba dada a partir de las carac-

terísticas del comercio del siglo XVIII en América. En primer lugar, la relación entre la importancia de los excedentes y la extensión geográfica de las transacciones. En segundo lugar, en condiciones de producción estables, la comunidad de comerciantes competía por un número igualmente estable de oportunidades. De modo que la carrera ascendente de un comerciante se confundía con la incorporación de nuevas actividades y el progresivo control de un territorio, el único medio por el cual se podía obtener economías de escala y rendimientos crecientes. Con la particularidad de que cada nueva actividad se agregaba a las anteriores.

Finalmente, la ausencia de instituciones formales que asegurasen la fluidez de las transacciones y del crédito a lo largo de tan vasto territorios, aseguraba el éxito de quienes lograban construir sólidos y flexibles tejidos de relaciones personales. El crédito era rudimentario, de donde la importancia del adelanto de mercancías a fiado. Los instrumentos con los que contaban eran las libranzas, el préstamo con seguros y las compañías. Pero, sólo parcialmente se podía sancionar por el recurso a la justicia el eventual incumplimiento de las obligaciones contractuales implícitas en esos instrumentos. La vida cotidiana de los negocios transcurría gracias a un engorroso sistema de compensación de cuentas, que sólo la confianza o el temor a la sanción del grupo hacían funcionar. Por eso, las redes de relaciones personales y su identificación con formas políticas de autoridad, aseguraban el cumplimiento de los contratos y brindaban el esqueleto de las estructuras empresariales (Moutoukias, 1999).

A contracorriente, en los trabajos focalizados en los actores, Fernando Jumar (Jumar, 2001), parte desde otro punto de vista metodológico ya que a partir de un estudio exhaustivo del comercio establece que papel cumplieron en el comercio los cargadores en general y en particular distintos actores. Con respecto al análisis de los comerciantes en general, Jumar, plantea que el comercio rioplatense durante el siglo XVIII, en sus aspectos ultramarino y local, distaba mucho de estar monopolizado por un grupo cualquiera. Evidentemente, la participación en una actividad no es excluyendo, pero muy pocos eran los que cubrían las tres con la misma intensidad. Por otra parte, hubo un grupo único, sin especialización, que habría tenido bajo su control todas las ramas de la vida pública local y los resortes de la

economía. Por el contrario, se advierte la existencia de grupos de interés sectoriales que, sin llegar a guerras de clanes, defienden sus propios intereses en la medida de lo posible sin detenerse demasiado a considerar los de los otros grupos. Básicamente se ve desde el comienzo una cierta separación entre los comerciantes y los productores de cueros y, dentro de los comerciantes, entre aquellos que se afanan en el tráfico ultramarino, el local y el interior. Esto no descarta la posibilidad de que algunos personajes pudieran concentrar todas estas actividades, pero, tal vez éstos sean casos de excepción y no la norma.

Además, partir de ello analizó a algunos casos particulares; los Basavilbaso y Juan de Eguía. En este sentido, los trabajos se centran en analizar las redes que fueron construidas alrededor de los comerciantes. El mecanismo de abordaje de estos casos particulares, como ya planteamos, se produce a partir de los datos que aportan los registros de los navíos. Mediante ello, establece las particularidades de un comerciante “exitoso” y de otro que no lo fue tanto, en especial lo vinculado a su derrotero, estableciendo que el comercio ultramarino no fue el objetivo fundamental de los grandes comerciantes sino, era el camino para asentarse y realizar otras actividades menos redituables pero a la vez menos riesgosas.

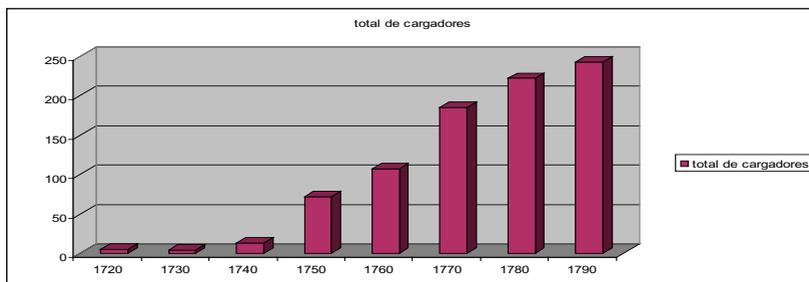
En los trabajos señalados, salvo en los realizados por Fernando Jumar, se puede apreciar que el análisis está articulado a partir del estudio de actores individuales, sin realizar un estudio sistemático de los comerciantes sino a partir de la llamada por Fernando Jumar “elite de archivo”, ya que se estudiaron los casos particulares que contienen una gran documentación personal en los archivos. En cambio, en este trabajo se parte de la elaboración de una base de datos sobre la carga de cueros, en donde figuran los nombres de los cargadores y en relación a ello se puede establecer las cantidades y periodos de cada uno de ellos.

### III

A partir de los datos proporcionados por Fernando Jumar y la base de datos que construimos para el período 1779 a 1799 se determinó el número total de cargadores de cueros desde 1720 a 1799. La importancia de analizar a estos actores gira en torno a poder es-

tablecer cuál fue su impacto en el comercio ultramarino en general y si durante este periodo se produjeron modificaciones a la luz del crecimiento del comercio desde la década del sesenta en adelante.

#### **Gráfico N° IV: Total de cargadores de cueros del Complejo Portuario Rioplatense 1720 - 1799**



Fuente: Ver gráfico N° I

En el Gráfico N° IV se puede observar el incremento del número de cargadores que se dedicaron al comercio ultramarino de cueros. A partir de la década de 1750 comenzaron a llegar nuevos actores con redes de distintas regiones de la península española los cuales se vincularon específicamente al comercio de cueros producto del crecimiento de la demanda externa de esta mercancía. Por ello, se incrementó el número de actores dedicados a esta actividad durante las décadas siguientes y además se vio reforzada con las transformaciones institucionales que permitió que no fuera necesario el paso por Cádiz como nexo obligatorio para el comercio de cueros. La llegada de las fragatas correos desde mediados de la década del sesenta y el Reglamento de libre comercio fueron las respuestas de la Corona a este proceso dando su apoyo a estos actores restringiendo el peso de los monopolistas en el comercio de esta mercancía.

El mecanismo que observamos en la mayoría de los casos es que tras la llegada, comienzan a comerciar como comisionistas de alguna casa y envían remesas de plata. Unos años después empiezan tímidamente a enviar cueros además de plata y finalmente, continúan incrementando el envío de cueros y mientras que el de plata baja progresivamente. El aumento de la competencia de quienes comercializaban

manufacturas europeas, a partir de la apertura progresiva de puertos y que más regiones se especializaron en ello, produjo un cambio en cuanto a la correlación de negociación entre aquellos que enviaban las mercancías desde la península española y aquellos que debían venderla en la región Río de la Plata o en otra región americana.

En el epistolario comercial de varios de los comerciantes que se encuentra en el Arxiu de la Ciutat de Barcelona se puede observar los mecanismos utilizados para ese fin. A partir del desarrollo industrial descentralizado y en franco crecimiento de la segunda mitad del siglo XVIII produjo que se incrementara el número de pequeños industriales que intentaban mantener un contacto directo con algún actor instalado en la Región Río de la Plata. En una carta de Francisco Ribas y Cia. Fechada en el 7 de febrero de 1804 destinada a Juan Larrea vecino de Buenos Aires, es un claro ejemplo de este proceso:

Muy estimado, por unos amigos los Francisco Manxuach y Antonio José Cot, vecinos y del comercio de Mataró, nos han dado conocimiento de la casa de usted nos hallamos informados de las circunstancias de ella, lo que estamos deseosos de establecer parte de nuestro giro con esa plaza, nos anima a valernos de ella confiados tendría usted el bien de aceptar una comisión y manejar nuestros intereses como si propios, asegurando por una parte que si el existió de este ensayo, es como deseamos, y esperamos continuaremos los envíos de los pintados de nuestra fabrica, y por consiguiente, entablaremos una correspondencia seguida, que nos sea respectivamente utilosa. A consecuencia de lo dicho, hemos registrado, en la Polacra Santos Inocentes, del Capitán Juan Basten, vecino de Blanes 90 piezas finas, condicionadas en 3 tercios marcados con unas iniciales (...) Sobre los retornos, anhelamos la brevedad y siendo los cueros baratos, que usted conozca puedan de sernos alguna utilidad, y en estación de invierno, que no estén sujetos a apollillarse, los preferimos al metálico, pero no siendo en esto, venga en efectivo (Arxiu de la Ciutat, 16 y 17).

El ejemplo señalado, da cuenta de varios elementos para resaltar. En primer lugar, el mecanismo de acceso a los actores insertos en América, el cual se produce a partir de la cercanía de otro “industrial” que había instalado el contacto. Como plantea Jauma Torras Elias (Tor-

res Elias, 2007), los mecanismos de expansión comercial se daba a partir de una especie de “don y contra don” entre familiares o personas del mismo pueblo. No se producía por una pertenencia regional, sino local. Es decir, se mantenía una vinculación comercial con actores del mismo pueblo y región cercana a este y a partir de ello, se extiende a otros interesados en insertar sus mercancías en la Región Río de la Plata.

En segundo lugar, la posibilidad de que muchos puedan comerciar pequeñas cantidades. Durante el periodo en el cual se encontraba como único medio regulado y estable las flotas y galeones y el monopolio de Cádiz, el número de comerciantes que podían actuar eran pocos y sólo podían enviar mercancías manufacturadas aquellos que tenían una conexión en Cádiz. En cambio durante la segunda mitad del siglo XVIII con la llegada masiva de los navíos de registro y las fragatas correos al Complejo Portuario Rioplatense desde distintos puertos permitió que se ampliara la cantidad de actores que intervinieron ya que no era necesario enviar grandes cantidades como así tampoco lo era tener un contacto en Cádiz.

Por último, la importancia del cuero, en esta carta se puede apreciar, como el lugar del cuero logra una preeminencia en relación a la plata. Con esto no se quiere decir que el lugar de la plata no sea en general mayoritario, sino que, los cueros era un insumo necesario y vital para el desarrollo industrial. En el censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España del año 1799 (Censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España en el año de 1799, 1803) se puede observar la poca cantidad de vacunos en la península española en relación a la cantidad de población. En este censo se puede observar que el número de vacunos es lo suficientemente bajo como para que los cueros rioplatenses cobren una importancia vital dado que, como ya se desarrolló, varias zonas, con desigual suerte, se encontraban en un proceso de industrialización.

Una parte importante de aquellos que tuvieron como actividad la de cargadores de cueros Este incremento progresivo se aceleró durante el período 1779-1799 al amparo del reglamento de libre comercio que se sumo a la diversificación de puertos y la apertura directa de mercados que anteriormente, era necesario acceder por medio de intermediarios.

#### IV

El número total de cargadores que intervinieron entre 1779 a 1799

fue de 1386, lo que nos habla de que una parte importante de la población se dedicó en pequeña, mediana o gran medida a esta actividad. Esto permite establecer la falta de monopolio en cuanto al acceso al comercio. Es decir, un gran número de pobladores tuvieron el contacto con productores y consumidores/intermediarios ultramarinos y por la facilidad de cargar en forma legal cueros y la llegada masiva de navíos destinados para ese fin. Como se puede observar en el cuadro número II, algo más de dos tercios de los cargadores operaban desde Montevideo. Esto probablemente estuviera dado producto de una permeabilidad mayor al pequeño comerciante por el reciente poblamiento de la ciudad y la cercanía entre el puerto y las zonas de producción de cueros. En el caso de Buenos Aires, dado que las zonas de producción se encontraron más alejadas y al tener una estructura comercial con mayor articulación, el número de actores intervinientes fue menor.

**Cuadro N° II: Totales de cargadores de Montevideo y Buenos Aires. 1779- 1799**

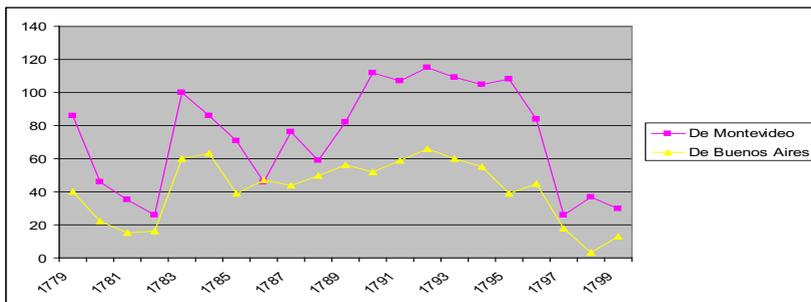
Puerto	Cargadores
Montevideo	928
Buenos Aires	458
Total	1386

Fuente: Ver gráfico N° I

Los cargadores operaron en forma desigual durante este periodo. Como se puede observar en el gráfico V, las fluctuaciones estuvieron dadas en Buenos Aires y Montevideo en líneas generales de igual manera. Tanto en los momentos de aumento de los cargadores como en los momentos de descenso, en los dos puertos la actividad estuvo sincronizada. Respondiendo a la dinámica comercial ultramarina, los dos momentos de descenso se produjeron a partir de los conflictos militares y de ascenso, en los tiempos de paz, produciendo un incremento de la cantidad de actores que intervinieron como cargadores. En este sentido, se puede observar que un grupo determinado se mantuvo como núcleo del comercio de cueros, los cuales bajaban la actividad mercantil por las circunstancias adversas pero la mantenían en el tiempo, y un grupo mayoritario, fluctuante, que a partir de las oportunidades que se brindaban

con la reapertura comercial, actuaban en forma intermitente.

### Gráfico N° V: Total de Cargadores (en unidades) salidos al comercio ultramarino desde Montevideo. 1779- 1799



Fuente: Ver gráfico N° II

La cantidad total de cueros que enviaron cada uno de los cargadores varió notablemente, como se observa en el cuadro número tres. Por un lado, tenemos el mayor número de los cargadores, mas de mil, enviaron menos de cinco mil cueros y en total representaron algo más de un catorce por ciento del total de cueros exportados. Por otro lado, durante este periodo señalado quienes enviaron mas de cincuenta mil fueron sólo treinta y cuatro cargadores y concentraron algo mas de la mitad del comercio. Esto da cuenta de una gran concentración del comercio en muy pocas manos y si bien el número de cargadores fue alto, la mayoría no tuvo una participación importante en la misma.

### Cuadro N° III Total de Cargadores de Buenos Aires y Montevideo. 1779- 1799

	Cargadores		Cueros	
- de 1.000	616	44,5 %	344.739	3,5%
- de 5.000	499	36,1%	1.107.949	11,2%
- de 10.000	110	7,8%	813.856	8,2%
- de 50.000	126	9,1%	2.640.023	26,6%
+ de 50.000	34	2,5%	5.012.248	50,5%
Total	1.386	100%	9.918.815	100%

Fuente: Ver gráfico N° II

Para el caso de Montevideo, en donde se encontraba el número mayor de cargadores, dos tercios de los mismos, la concentración del comercio de los cueros fue altísima, solo catorce comerciantes concentraron casi la mitad y ochocientos cinco un diecisiete por ciento de la cantidad de cueros. Como veníamos desarrollando, la cercanía con las zonas de producción de cueros, probablemente permitió a una parte importante de la población con algún vínculo con la España peninsular, en tiempos de bonanza el envío de pequeñas cantidades de cueros, sin el mantenimiento de un vínculo permanente como forma de pago de mercancías enviadas previamente o para el pago de deudas contraídas. La población de Montevideo en este período paso de dos mil cuatrocientos veinte personas para el año 1763 a siete mil doscientos en el noventa y siete<sup>4</sup>, si especulamos con la cantidad de unidades domésticas que se encontrarían en este período, casi todas estuvieron implicadas en el comercio de cueros de forma intermitente, pero no les fue ajena, probablemente, a ninguna.

En uno de sus artículos, Jorge Gelman plantea que para el espacio de Colonia (que hace extensible a toda la región) “La inmensa mayoría no tenía más remedio que vender sus cueros localmente a intermediarios, que luego los enviarían a los lucrativos circuitos de comercio exterior.” (Gelman, 1993) Por lo tanto establece que la inmensa mayoría de los pequeños y medianos “campesinos-pastores” no participaban plenamente en la producción mercantil. En el gráfico número cuatro, se puede observar que el número de cargadores fue muy alto en relación a la población que potencialmente podía realizar esta actividad. Por ello, probablemente el acceso al mercado ultramarino no estuviera cerrado para los “campesinos-pastores” sino, todo lo contrario. Existe también la posibilidad de que solo participen los habitantes de la ciudad y no los de la campaña, lo que se deberá aclarar a partir de un estudio minucioso de cada uno de ellos. Por lo pronto, se puede afirmar que el acceso al comercio ultramarino era posible a gran parte de la población.

---

<sup>4</sup> Ver anexo N° I.

#### **Cuadro N° IV. Total de Cargadores de Montevideo. 1779- 1799.**

	Cargadores		Cueros	
- de 1.000	511	55,0%	171.344	3,9%
- de 5.000	294	31,7%	642.310	14,5%
- de 10.000	55	5,9%	407.558	9,2%
- de 50.000	54	5,9%	1.072.237	24,3%
+ de 50.000	14	1,5%	2.121.181	48,1%
Total	928	100%	4.414.630	100%

Fuente: Ver gráfico N° I

Para el caso de Buenos Aires se aprecian notables diferencias ya que se parte de un número muy inferior de cargadores pese a existir en la ciudad un número mucho mayor de habitantes<sup>5</sup>, para la década del noventa mas de treinta mil habitantes en relación a los entre seis y siete mil de Montevideo, como ya planteamos, esto podría ser producto de la dificultad de acceder a los lugares de producción o/y a la existencia de un grupo de cargadores que se especializaron sin dejar lugar a aquellos que desearan enviar pequeñas cantidades. El número de grandes cargadores, si bien porcentualmente es mayor, no deja de ser un pequeño grupo que concentra más de la mitad del comercio en sus manos, manteniendo en menos de cien personas el ochenta por ciento de la producción total.

#### **Cuadro N° V Total de Cargadores de Buenos Aires. 1779- 1799**

	Cargadores		Cueros	
- de 1000	106	23,1%	173395	3,1%
- de 5000	205	44,8%	465639	8,4%
- de 10000	55	12%	406298	7,4%
- de 50000	72	15,8%	1567786	28,5%
+ de 50000	20	4,3%	2891067	52,6%
Total	458	100%	5504185	100%

Fuente: Ver gráfico N° I

---

<sup>5</sup> Ver anexo N° II

En términos generales, se podría afirmar que en el comercio ultramarino de cueros el número de actores que intervinieron activamente no fue reducido, pero si se logró una gran concentración en un pequeñísimo grupo de treinta y cuatro comerciantes algo más de la mitad de la comercialización total.

En la cantidad de cargadores totales de los dos puertos no se encuentra una correlación, ya que mientras que de Buenos Aires hubo 215, de Montevideo fueron más del doble de cargadores, 444. La causa de ello puede estar dada por la cercanía de la producción ganadera, ya que mientras que en el caso de Buenos Aires grandes cantidades de cueros fueron traídas de lugares distantes, en el caso de Montevideo, la producción se encontraba, en su mayoría en espacios cercanos a la ciudad y por ende al puerto. Es para remarcar que en los dos puertos (si bien es mayor el caso de Montevideo) una parte importante de los cargadores, lo fue a partir de pequeñas cantidades y en forma intermitente.

Aquellos cargadores que comerciaron grandes cantidades de cueros lograban cierta regularidad durante algunos años. Solo treinta y cuatro cargadores concentraron casi la mitad de los cueros comercializados, esto daría cuenta de que si bien muchos actores participaron comercializando, aquellos que se dedicaron y enriquecieron fueron pocos. En igual medida tanto en Buenos Aires y Montevideo lo que se permite predecir una cierta homogeneidad en los dos puertos en cuanto a la capacidad de este grupo de actuar.

## **Reflexiones finales**

Este trabajo estuvo orientado a analizar a aquellos actores cuya actividad era la de vincular comercialmente a los productores de cueros con los consumidores ultramarinos de dicha mercancía. Se puede observar que en forma paralela al crecimiento del comercio ultramarino aumento exponencialmente el número de cargadores. Durante el siglo XVIII se pasó de un número muy reducido de cargadores, vinculados al monopolio comercial de Cádiz, a una segunda mitad del siglo marcada por el incremento del comercio con los puertos españoles y los cargadores que intervinieron. Lo más importante que debía tener un cargador para poder comercializar los cueros era mantener un vínculo entre los productores locales y los consumidores en las regiones de destino.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se produjeron transformaciones orientadas en este sentido. A partir de las necesidades regionales de cueros para el desarrollo industrial y el crecimiento de la producción, se suma una reglamentación a potenciar este desarrollo en detrimento del monopolio gaditano. La circulación de las fragatas correo, el aumento de los navíos de registro, establecimiento de “asientos” comerciales y el reglamento de libre comercio estuvieron enfocados a acompañar las transformaciones económicas.

El alto número de cargadores involucrados en el comercio ultramarino de cueros acompaña lo descrito. La llegada de navíos con distintos destinos, la posibilidad de cargas con exiguas cantidades y el hecho de que sean migrantes recientes con lazos fuertes en otras regiones, permite que muchos actores que se asentaron en el Complejo Portuario Rioplatense desarrolló esta actividad. Hay que marcar algunos matices en relación a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en la primera de estas unidades producto de ser un asentamiento mas antiguo, y la lejanía de las zonas de extracción y vinculación de los grandes propietarios de ganado y tierras con grandes comerciantes, por ello el número de cargadores es bastante menor al de Montevideo. En este último puerto, en cambio se produjo todo lo contrario, el alto número de migrantes recientes y la cercanía con las zonas de producción hicieron que un número mayor de actores intervengan en el comercio. Además, el hecho de no necesitar apoderados para el comercio, como para el caso de Buenos Aires los cuales necesitaban un contacto en Montevideo, el coste era menor.

Si bien, hubo muchos actores que intervinieron en el comercio un gran número de comerciantes que intercambiaron pocas cantidades de cueros y durante un breve período de tiempo. En cambio, un número muy reducido de actores comercializaron la mitad de los cueros, siendo esto, una característica común a los dos puertos, concentraron una parte muy importante, pero el comercio no era exclusivo de unos pocos. Entre estos dos grupos, uno de muchos cargadores con pocas cantidades y otros de pocos con muchas, se encuentra una franja media que, en términos generales, comercializaron un número importante de cueros distribuidos en varios años. Este grupo de cargadores, probablemente, hayan

sido comerciantes que no llegaban a ser de los “grandes” cuya actividad mas importante que realizaban era el comercio de cueros o esta actividad era un complemento a otra actividad económica como el comercio interno (redistribución de las mercancías en el Virreinato del Río de la Plata) o como pago alternativo al de las remesas de plata.

En este trabajo se analizó a los cargadores en términos cuantitativos, haciendo hincapié en sus características en relación a la cantidad de cueros que comercializaron. Es por lo tanto, una primera aproximación y como agenda a desarrollar, para completar esta investigación, la relación con el resto de actores regionales y su participación en las instituciones, con el fin de establecer que impacto tuvieron estos actores en las transformaciones económicas y políticas de las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX en la Región Río de la Plata.

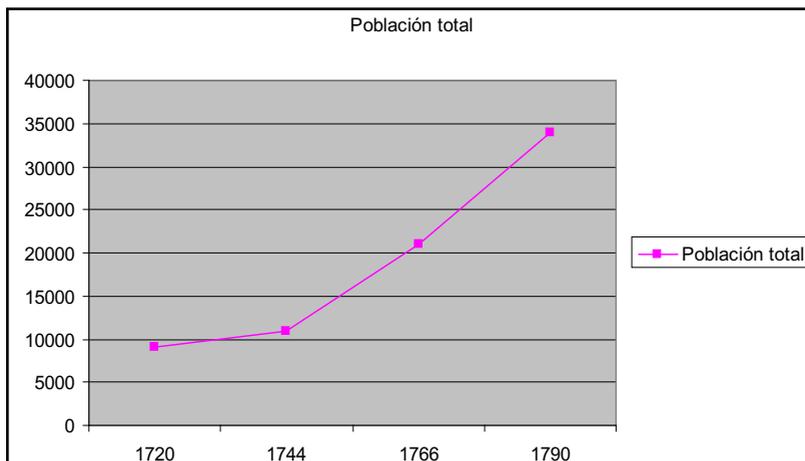
## **Bibliografía**

- Censo de la Riqueza Territorial e Industrial de España en el año de 1799.* (1803) Madrid: Imprenta Real,
- Corcolocorvo. (1946). *El lazarillo de ciegos caminantes (1773)*. Buenos Aires: Espasa Calpe.
- Garavaglia, J. C. (1999). Un siglo de estancias en la campaña de Buenos Aires: 1751 a 1853. *Hispanic American Historical Review*, 79- 4.
- Gelman, J. (1989). Una región y una chacra en la campaña rioplatense: Las condiciones de la producción triguera a fines de la época colonial. *Desarrollo económico*, 28(112).
- Gelman, J. (1992) Producción campesina y estancias en el Río de la Plata Colonial. La región de Colonia a fines del Siglo XVIII. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 3a. Serie (6).
- Gelman, J. (1993) Los caminos del mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial. *Latin American Research Review*, 28(2), pp. 89-118.
- Gelman, J. (1998) *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*. Buenos Aires: Los libros del riel.

- Rosal, M. A. y Schmit, R. (1999). Del reformismo colonial borbónico al libre comercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854). *Boletín del Instituto de Historia Argentina Dr. Emilio Ravignani*, 3a. Serie (20).
- Jumar, F. (2000). *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778* (Tesis doctoral). École des Hautes Études en Sciences Sociales, París.
- Jumar, F. (2001) Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español. 1720- 1778. *Trabajo presentado en Coloquio Internacional Mercantilismo y Comercio en el Mundo Ibérico, 3 de septiembre de 2001, Ciudad Autónoma de Buenos Aires*.
- Jumar, F. (Ed.) (2002) *Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico*. Buenos Aires: Universidad Argentina de la Empresa.
- Johnson, L. y Socolow S. (1978). Población y espacio en el Buenos Aires del siglo XVIII. *Desarrollo Económico*, 20(79).
- Johnson L. (1979). Estimaciones de la población de Buenos Aires en 1744, 1778 y 1819. *Desarrollo Económico*, 22(82).
- Moraes, M. I. (2011). *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis doctoral inédita). Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Moutoukias, Z. (1999). Comercio y producción. En Academia Nacional de la Historia. *Nueva Historia de la Nación Argentina* (Vol. 3: período español (1600-1810)). Buenos Aires: Planeta.
- Pollero, R. y Vicario C. (2009). *Informe demográfico sobre la región platense, 1760-1860*. 57: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, Uruguay.
- Rosal, M. y Schmit R. (2004). Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768- 1854). En Garavaglia J. C. y Fradkin R. (ed.). *En busca del tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750- 1865*. Buenos Aires: Prometeo.
- Torrás Elias, J. (2007). *Fabricants sense fàbrica, els Torelló d'igualada (1691- 1794)*. Vic: EUMO Editorial.

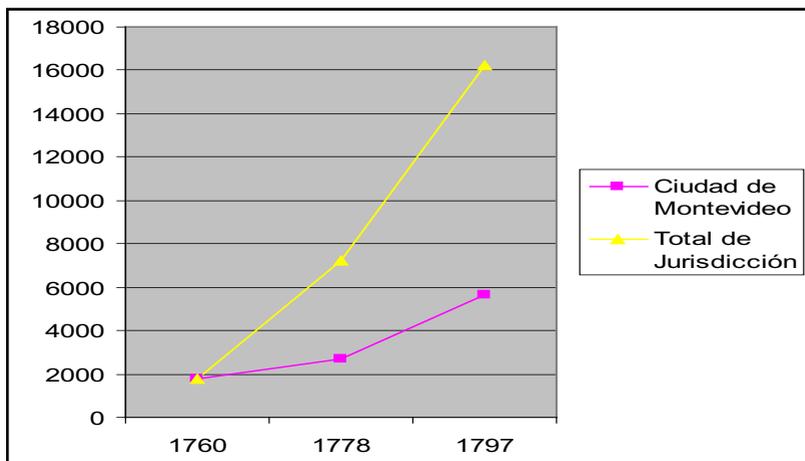
## Anexo I

### Gráfico: Aproximaciones a la población total de la ciudad de Buenos Aires



Fuente: elaboración propia a partir de: Besio Moreno, Nicolás. (1936) *Buenos aires, puerto del Río de la Plata, la Capital de la Argentina, estudio crítico de su población, 1536/ 1936.* UBA. Buenos aires.

### Gráfico: Aproximaciones a la población total de la ciudad de Montevideo y su Campaña



Elaboración propia a partir de los datos de: Moraes, María Inés

(2011) *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños* (Tesis doctoral inédita). Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, Madrid. Pollero, Raquel, y Carolina Vicario. (2009) *Informe demográfico sobre la región platense, 1760-1860*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, Uruguay.

## Los autores

### **Arturo Ariel Bentancur Díaz**

Profesor titular de Historia Americana en la Universidad de la República (Uruguay). Licenciado en Ciencias Históricas por la misma institución y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Últimas publicaciones: *La familia en el Río de la Plata a fines del período hispánico. Historias de la sociedad montevideana* (2011), *Muerte y religiosidad en el Montevideo colonial. Una historia de temores y esperanzas* (coautoría, 2008) y *Amos y esclavos en el Río de la Plata* (coautoría, 2006).

### **Nicolás Biangardi**

Profesor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y Magister en Historia por la Universidad de Tres de Febrero. Su trabajo de investigación indaga sobre la producción y circulación de productos pecuarios en la región Río de la Plata durante el siglo XVIII. Actualmente se desempeña como docente en la cátedra de Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

### **Maximiliano Camarda**

Licenciado en historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, en donde se encuentra finalizando la maestría y el profesorado. Doctorando en la Universidad Nacional de la Plata. Becario Tipo I de CONICET. Sus problemáticas de investigación giran en torno a la sociedad y economía Hispanoamericana durante el siglo XVIII. Participa del proyecto titulado "Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplaten-

ses, 1779-1810". También se encuentra participando del grupo de investigación GESMar de la UNMDP.

### **Claudia Carut**

Magister en Gestión Ambiental Urbana (UNMDP), Profesora y Licenciada en Geografía (UNLP). Profesora Adjunta de la Cátedra de Geografía de los Espacios Marítimos (UNLP) y del Seminario de Política y sociología ambiental (UTN). En la actualidad está desarrollando su tesis doctoral *La metropolización costera de la Región metropolitana de Buenos Aires. Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90*. Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas / Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales- Universidad Nacional de La Plata (CIG-IdIHCS-UNLP). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Posee más de 35 trabajos publicados en libros, congresos y revistas arbitradas referidas a la cuestión costera y ambiental.

### **Gustavo Chaliar**

Profesor y Licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Docente del Departamento de Humanidades, UNS. *La Punta de la historia (Punta Alta y su historia)*, Cuaderno N° 1 de la Colección Cuadernos de historias del sur Bonaerense, Bahía Blanca, Ediuns, 2010. "Una polémica olvidada: el sector comercial de la Base Naval de Puerto Belgrano", en *Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir*, 2011, pp. 43-54. "Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)", en *Argentina de puertos* 2013, pp. 269- 294.

### **Miguel Ángel De Marco (h)**

Doctor en historia, investigador del CONICET-IDEHESI, Nodo IH (Rosario), docente de posgrado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de Historia de la Universidad del Salvador en Buenos Aires. Director del Centro de Estudios del Desarrollo Regional de Rosario. Sus libros relacionados con la temática son: *La batalla por el puerto de Rosario* (1999), *Santa*

*Fe en la transformación argentina* (2000), *Carlos Sylvestre Begnis, en el desarrollo del litoral argentino* (2005), *La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario* (2007), y en coautoría *El puerto de los rosarinos* (2006). En prensa *Ciudad Puerto, Universidad y desarrollo regional, 1919-1968*.

### **Lina Constanza Díaz Boada**

Historiadora por la Universidad Industrial de Santander (UIS), Magister en Historia UIS, y Doctoranda en Ciencias Sociales UNLP. Investigadora en el CHAyA, IdIHCS –CONICET-UNLP. Últimas publicaciones: “Los discursos historiográficos sobre Nación y Nacionalismo en Colombia, 1986-2010”, *Pandora revue d’études hispaniques*, 2012, vol. 11, pp. 135-152; “Imaginario social en la reproducción de la violencia: aproximación a la identidad del indio y el ladino en Guatemala”. *Aletheia*, 2012 3(5), [http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front\\_page](http://www.aletheia.fahce.unlp.edu.ar/front_page); en co-autoría “Protesta indígena y movimiento social en Colombia. Apropiación política de La María–Piendamó (Departamento del Cauca, Colombia)”, en *Historia contemporánea de Colombia. Conflicto armado, régimen político y movimientos sociales*, 2012, pp.405-444.

### **María Claudia Errecart**

Profesora en Historia, UNLP. Actualmente cursa una Maestría en Historia en la UNTreF. Adscripta a la cátedra de Historia Argentina I, en la FaHCE (UNLP). Docente en nivel Medio. Investigadora en carácter de colaboradora en el IdIHCS-CHaYA/UNLP-CONICET.

### **Yasser Orlando Espinoza García**

Licenciado en Estudios Internacionales por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Historia (UAS); Alumno del Doctorado en Ciencias Sociales (UAS). Publicaciones: co-autor de *Norteamericanos en el Paraíso: inversiones y turistas en Mazatlán (siglo XX)*.

### **Antonio Galarza**

Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y becario posdoctoral del CONICET. Se desempeña como docente en dicha Universidad, en el área Historia Americana. Sus temas

de investigación versan sobre la economía y la fiscalidad en Buenos Aires entre fines del período colonial y mediados del siglo XIX. Ha publicado artículos de investigación en revistas científicas de Argentina, Colombia y Perú.

### **Javier Gerardo Kraselsky**

Profesor recibido en la Universidad Nacional de La Plata, Magister en la Universidad Nacional de Febrero y Doctor en Historia en la Universidad Nacional de La Plata. Su área de especialización es el comercio y las instituciones del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Actualmente ejerce la docencia en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es autor de “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX* (2007) y del artículo “De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794”, *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 2007. Además integra el proyecto radicado en la Universidad Nacional de La Plata denominado “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”.

### **Luis López Molina**

Profesor de la Universidad de Cádiz (España). Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales (2013). Máster en Gestión Logística (2009), Máster en Gestión Portuaria (2007), Máster en Organización e Ingeniería de la Producción - Dirección de Plantas Industriales (2005), Técnico Superior en Comercio Internacional (1998). Publicaciones: *Claves de Éxito para la Elaboración y Promulgación de la Constitución en una ciudad Sitiada* (2013); *Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812* (2012).

### **José Mateo**

Doctor en Historia (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España), Magister en Historia (UNIARA, Huelva, España), Licenciado en

Historia (UNICEN, Tandil, Argentina). Profesor Titular Ordinario de Historia Argentina (UNMdP) e Investigador Independiente del CONICET con lugar de trabajo en la Estación Hidrobiológica Puerto Quequén. Director del Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESmar-UNMdP). Ha publicado recientemente los libros *Cosechando el mar en lanchas amarillas* y *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, y los artículos “Estrategias de la anchoíta en un mar de tiburones. Las pymes conserveras marplatenses durante la valoración financiera (1975-2006)”, “Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado. Estado actual de la situación y evolución histórica de la rama (1989-2010)”.

### **Isabel Paredes**

Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín V. González), Licenciada en Historia (Universidad Nacional de Luján), Magister en Historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero). Últimas publicaciones: “La Carrera del Paraguay”, *América Latina en la Historia Económica* (en prensa).

### **Victor Pereyra**

Profesor y licenciado en Historia de la UNLP, diplomado y especialista en investigaciones históricas de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad de Cantabria – Santander – (España) y doctor interuniversitario en Historia de la UNdeMP. Docente e investigador categorizado en la Cátedra Historia General IV de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Ha publicado trabajos en diversas revistas especializadas nacionales y extranjeras. e *De Infanzones a Patricios. Reconstrucción de una elite de poder urbana en la villa de Castro Urdiales entre los siglos XIV al XVI*. (en prensa)

### **Héctor Manuel Pimienta Fernández**

Licenciado en Sociología (2004-2009) y Maestría en Historia (2010-2012) por parte de la UAS. Doctorante en Historia en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, en Tijuana B.C., México.

### **Betina Clara Riva**

Licenciada y doctoranda en Historia por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Trabaja las áreas de historia social, del derecho e historia de la sexualidad. Ha participado publicando en actas de congresos específicos desde el año 2007. Ha publicado entre otros en el volumen conjunto “Ayer, hoy y mañana son contemporáneos”, 2010 y “Leyes, justicias e instituciones de seguridad en la Provincia de Buenos Aires. Estudios sobre su pasado y su presente” (en prensa).

### **Ulises Suárez Estavillo**

Licenciado en Economía, Licenciado en Comercio Internacional (Facultad de Ciencias Sociales Universidad Autónoma de Sinaloa); Maestría en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt); Candidato a Doctor en Historia (Universidad Autónoma de Sinaloa/PNPC-Conacyt). Profesor de asignatura de la Facultad de Ciencias Sociales (UAS) en el área de desarrollo económico e historia económica; colaborador del cuerpo académico “desarrollo y migración” de la misma Facultad.

### **María Evangelina Vaccani**

Profesora en Historia graduada en la Universidad Nacional de La Plata. Profesora de Historia Argentina y Latinoamericana de la Universidad del Este. Está culminando su Maestría en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, especializándose en los estudios de fiscalidad en el Antiguo Régimen investigando la Aduana de Buenos Aires en el periodo 1774-1810. Investigadora del Centro de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

### **Marcelo Weissel**

Licenciado en Ciencias Antropológicas orientación arqueológica, F. F. y L. UBA. Doctor Universidad de Buenos Aires, área Arqueología. Director Programa Historia Bajo las Baldosas, Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Titular Arqueología Urbana y Subacuática Universidad Nacional de Lanús. “Un naufragio de Buenos Aires” (2011) y “Arqueología de La Boca del Riachuelo. Puerto Urbano de Buenos Aires” (2009).

Fundación de Historia Natural “Félix de Azara” Universidad Maimónides. Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos 2011. Historiador Porteño 2009.

Los espacios portuarios son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificadas en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria.

El presente libro es el resultado del esfuerzo que, en ese sentido, lleva a cabo la Red de Estudios Portuarios. Las actividades realizadas por la red vinculan a investigadores que desde distintas disciplinas científicas indagan sobre diferentes aspectos que hacen a los espacios portuarios de la actualidad y del pasado. El conjunto de los textos reunidos en esta compilación es un claro ejemplo de ese trabajo y constituye, además, una muestra de la amplitud de aspectos desde los cuales se puede estudiar esos espacios.

