

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

<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> <i>José Mateo y José Luis Noqueira</i>	130
<u>La cuestión del Muelle Nacional y la reactivación de Arroyo Pareja</u> <i>Gustavo Chaliar</i>	150
<u>Génesis y desarrollo de la pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1949-1958: el empresario como centro del engraje productivo</u> <i>Ulises Suárez Estavillo</i>	169
<u>Puertos y embarcaderos en la “Carrera del Paraguay” (Siglo XVIII)</u> <i>Isabel Paredes</i>	186
<u>La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976</u> <i>Miquel Àngel De Marco (h)</i>	202
<u>Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII</u> <i>María Claudia Errecart</i>	227
<u>Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785</u> <i>Nicolás Biancardi</i>	251
<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> <i>María Evangelina Vaccani</i>	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 prolongados¹. 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

¹ 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 Pimentía 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 fluviales² como a la circulación terrestre de

² 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 secos³. 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).

³ 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.

El puerto gaditano en el inicio del ocaso de la época colonial (1810-1812)

Luis López Molina

Introducción

En la actualidad, el comercio marítimo, la logística y los medios para abastecernos de todos los productos demandados, son aspectos económicos bien desarrollados y están al alcance de los mercados aprovisionarse de los productos que se encuentran en cualquier parte del mundo. Esto es debido a la evolución de los medios de transportes, al acercamiento de los mercados, a las zonas de almacenaje y almacenes intermedios, a las técnicas y estudios sobre logística y distribución, a los acuerdos entre los países, a las zonas de libre comercio, a las nuevas técnicas de conservación, etc...

La mayoría de estos estudios, técnicas y acuerdos internacionales, fueron desarrollados o promovidos en el siglo XX y en unos mercados donde han prevalecido, en gran medida, la estabilidad política y comercial; sobre todo a partir de la segunda mitad de la pasada centuria. Pero, ¿cuál fue el papel desempeñado por el puerto de Cádiz a principios del S.XIX, cuando las potencias mundiales se disputaban la supremacía y toda Europa estaba en guerra?

El puerto de Cádiz, que fue el más importante de España en el siglo XVIII y de los más importantes del mundo, entra en el siglo XIX como culmina el siglo anterior, solo reduciendo su importancia en los términos en los que menguaba el poder de España como potencia mundial. Por tanto el Puerto seguía siendo el más importante de la nación española, por delante de puertos de la península, insulares y coloniales de gran trascendencia.

Su éxito no venía derivado de sus instalaciones, que se podrían

resumir como insuficientes e incluso a veces precarias, en relación al gran flujo de mercancías que movía. Por lo que se destaca que la importancia del Puerto gaditano, pasó por estar en un enclave estratégico entre las dos rutas comerciales más importantes del momento: “el Mediterráneo y las Américas” y no por los atracaderos, o por la extrema facilidad en descargar la mercancía que transportaban las embarcaciones que allí llegaban.

Si bien, este factor negativo pudiera parecer que frenara cualitativamente el acceso al puerto de Cádiz en aquella época, los servicios que se ofrecían desde él, compensaban esas carencias. La ciudad contaba con los instrumentos del comercio a larga distancia: consignatarios, banca comercial, seguros marítimos, relaciones profundas con otros grandes puertos, consulados, etc. Lo que la dejaba en una situación, no solamente de un centro portuario de redistribución de productos, sino que era una agencia distribuidora del capital comercial, del crédito y de la información del mercado, que proporcionaba un amplio abanico de servicios, suministros y cargas de reexportación.

Desde 1808, España se encontraba en guerra con la Francia napoleónica, que consiguió ocupar gran parte del país en los años sucesivos. Fue en febrero de 1810, cuando dichas tropas llegaron a las inmediaciones de la Isla de León y Cádiz, la única vía terrestre por la que la ciudad gaditana tenía acceso al resto de la Península Ibérica, según se puede ver en la imagen I, así como la línea roja que marcaba el inicio de las tropas francesas que iban a sitiar ambas poblaciones.

Embarcaciones, banderas y funciones

Embarcaciones

Si tenemos en cuenta la trayectoria del bloqueo según el número de embarcaciones que entraron en el puerto de Cádiz, podemos constatar que 1810, fue el año que mayor número de embarcaciones recibió, después 1811 y por último 1812. Ver cuadro I.

Con respecto a las salidas, la tendencia fue similar, aunque en cómputos generales, el número de embarcaciones entradas, fue mayor que el número de las que salieron.¹

¹ Ello pudo ser debido a varios motivos. Por ejemplo, que alguna de estas embarcaciones tuviera su base en el puerto de Cádiz o que por alguna razón, un número de embarcaciones salieran sin ser indicado.

Cuadro I. Entradas y salidas en el puerto de Cádiz en 1810, 1811 y 1812.

Embarcaciones relacionadas con el puerto de Cádiz	1810		1811		1812		Total por nacionalidad en el trienio		
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entradas totales	Salidas totales	Entradas y Salidas
Unidades	7.010	3.615	6.911	4.265	3.755	2.971	17.685	10.851	28.536
Británicas	17,69%	26,39%	13,93%	20,47%	12,46%	24,50%	15,10%	23,55%	18,31%
Españolas	67,25%	53,47%	73,72%	67,15%	66,76%	54,70%	69,64%	59,18%	65,66%
Estadounidenses	4,31%	6,92%	4,01%	5,44%	5,83%	6,87%	4,51%	6,32%	5,20%
Portuguesas	10,17%	11,40%	6,67%	4,64%	13,24%	11,34%	9,45%	8,73%	9,17%
Otras Nacionalidades	0,71%	1,83%	1,66%	2,30%	1,70%	2,59%	1,29%	2,22%	1,65%

Elaboración propia

De los treinta meses que duró el bloqueo, el único año que tuvo todos sus meses los accesos terrestres bloqueados fue 1811. En el otro extremo estaría 1812, siendo el año de la serie analizada, que más meses tuvo los accesos terrestres abiertos.

Si hacemos un promedio mensual del número de embarcaciones que entraron en el puerto gaditano, en el período en el que los accesos estaban inutilizados, nos encontramos que en 1810 entraron de media 612 embarcaciones al mes, 576 en 1811 y un total de 340 embarcaciones mensuales en 1812. Esto supone que en 1811 decrecieron las entradas de embarcaciones en un 5,88% y que en 1812 también disminuyeron, siendo en este último caso, un 44,4% respecto a los datos iniciales de 1810.

Banderas

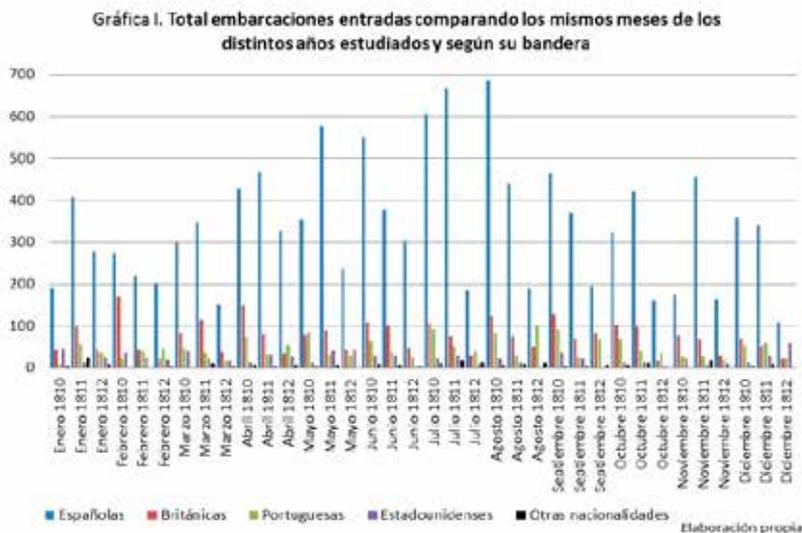
Las relaciones mercantiles que poseía el comercio de Cádiz, con las embarcaciones de las distintas banderas entre los años de 1810 y 1812, fueron en aumento según avanzan los meses en el año del inicio del bloqueo.

Para hacer una relación de las embarcaciones entradas en el período, se estima importante destacar el pabellón que portaban las mismas. Pues además de las españolas, las banderas de las embarcaciones que transitaron el puerto de Cádiz fueron:² argelinas, austriacas, británicas, estadounidenses, danesas, francesas, hambur-

² Por orden alfabético.

guesas, jerosolimitanas, marroquíes, oldemburguesas, otomanas, papemburguesas, portuguesas, prusianas, rusas, sardas, sicilianas y suecas.

A pesar del nutrido número de banderas extranjeras que se dieron cita en la Bahía gaditana, las más representativas, medidas por el número de veces que aparecía dicho pabellón en el puerto de Cádiz, fueron las británicas, seguidas de las portuguesas y, apareciendo en último lugar, las estadounidenses. Es por ello que en la gráfica I, solo se introduce, junto a la española, estas tres banderas extranjeras, insertando el conjunto de las restantes bajo una denominación global titulada; Otras nacionalidades.



Funciones

Otra clasificación que nos ayudaría a conocer mejor la naturaleza del tráfico de embarcaciones, sería introduciendo una nueva variable, que determinara la funcionalidad de la embarcación en cuestión.

Las funciones más representativas, en todo el trienio, fueron las destinadas al comercio, o mercantes, y las militares, o de guerra.³

Volviendo a realizar el análisis del promedio mensual del número

³ Otras funciones fueron; correos o paquetes, transportes, rentas, corsarias, tráfico, etc.

de embarcaciones arribadas, centrado exclusivamente en las que no tenían relación con la guerra, es decir, en las mercantes, el número de ellas llegadas a Cádiz fueron, de media mensual, 530 unidades en 1810, 498 en 1811 y 306 en 1812, lo que se desprende que las embarcaciones arribadas a dicho puerto descendieron en un porcentaje menor, aunque no llegó a desconfigurar del todo el resultado, dándose la mayor variación en 1812.

Si comparamos este nuevo dato con el total de embarcaciones entradas en 1810, resulta un 6,03% para 1811 (frente al 5,88% anterior) y de un 42,26% en 1812, (frente al 44,4% ya indicado, lo que reduce la diferencia en un 2,10%).

Mercancías y tamaño de las naves en las que se transportaban

Mercancías

Al puerto de Cádiz, llegaron por mar más de 490 tipos distintos de productos, siendo los más representativos: carbón, vino, leña, aceite, paja, fruta, ganado vacuno, trigo, aguardiente, verdura, naranjas y papel, entre muchas otras. Algunos de ellos eran para el abastecimiento básico de la ciudad y otros para destinarlas a la actividad comercial con las provincias de ultramar o, en el caso de los productos procedentes de allí, para redistribuirlos por las distintas regiones españolas y europeas que los demandaban.

La Isla de León y Cádiz, eran un enclave que no se podía autoabastecer, por lo que dependían del comercio para cubrir sus necesidades, como bien le citó D. Eusebio de Bardaxi al Embajador británico Mr. Henry Wellesley en una carta en respuesta a una reclamación realizada por el General Graham, Jefe de las Fuerzas Británicas en Cádiz, por la falta de suministros para la tropa británica en dicha ciudad:

[...] La Isla y Cádiz son dos puntos aislados que nada producen y donde todo venía de la costa vecina. Cortada la comunicación con ella no queda más arbitrio que acudir a puertos muy distantes, y como la vida del Mar depende de los vientos, es siempre incierta y larga. Se trata de que es necesario proveer desde el carbón inclusive hasta todo lo que es necesario para la vida: que no hay leña, maderas, ni aún arbustos para hacer las faginas[...] (The National Archives – Londres).

Esto aclara que la mercancía que los comerciantes ubicados en Cádiz usaban como base de sus negocios, no provenían o se extraían de la misma ciudad, sino que Cádiz actuó en todo este tiempo como un centro logístico, en el que se recibía la mercancía que iba para las américas y se reubicaban en embarcaciones más apropiadas para ese tránsito y viceversa.

Esta justificación, replicada a la perfección por el Secretario de la Regencia, es la que se toma como argumento para explicar la caída en 1812, de las salidas desde el puerto de Cádiz. Dicha reducción fue proporcional a las sufridas por las entradas, según se podía interpretar en la gráfica I, en tanto que un descenso de la mercancía importada era razón suficiente para frenar el tráfico mercantil en el que se basaba el comercio gaditano.

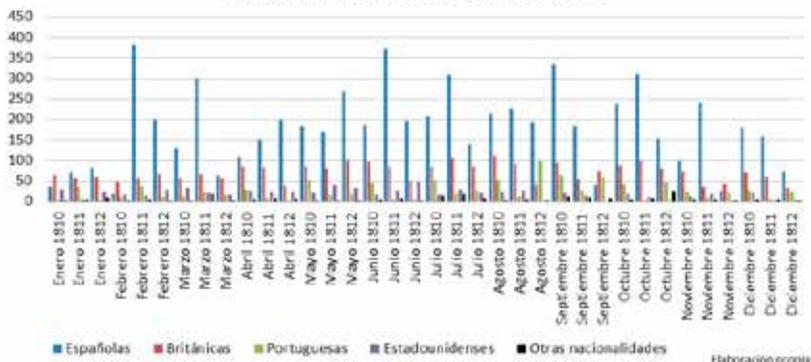
Esa actividad comercial era tan dependiente de las importaciones que cualquier suceso acaecido, provocaba la interrupción de esta. Que a su vez, era muy dependiente de los estados del tiempo y de la mar, pues la propulsión de las embarcaciones, seguís siendo a vela.

Un ejemplo de este tipo de sucesos, se recoge de un extracto de una carta que envía el Vicecónsul británico, en el Campo de Gibraltar, a la Regencia de su país el 28 de noviembre de 1811, instando a que se estableciera un período de cuarentena para las embarcaciones llegadas de Cádiz, por haber allí un posible brote de fiebre amarilla.

En consecuencia, el puerto gaditano, y todos los que como él gozaban de una estratégica situación y no poseían unidades productivas o extractivas que le aseguraran su independencia y suministro en estos casos, ya fuera por no disponer de las mismas o, como el caso de Cádiz, por no tener el enclave las características intrínsecas necesarias para destinar a la industria primaria, sufrían en exceso antes situaciones como las descritas anteriormente y que desencadenaban reducciones significativas en el cómputo general de la actividad comercial, como se puede ver en la gráfica II.

En ella también se puede apreciar, con suma facilidad, los descensos mensuales generalizados que sufre el puerto de Cádiz en 1812, con respecto al total mensual de las salidas de embarcaciones relacionadas con los mismos meses de los años anteriores.

Gráfica II. Total embarcaciones salidas comparando los mismos meses de los distintos años estudiados y según su bandera



Tamaño

La cantidad exacta de mercancías que entraba con cada embarcación, ha sido un dato que escasos registros, de los encontrados y consultados, indicaban, por lo que el dato anterior que desprendía que el año que mayor número de embarcaciones habían arribado al puerto de Cádiz era 1810, no necesariamente indica que ese fue el año de la serie analizada que más mercancía entró por mar.

Para establecer si realmente existe una relación entre la contracción de embarcaciones entradas y salidas con la disminución del total de mercancía entrada en el puerto de Cádiz, se introduce en el estudio otra variable que tenga en cuenta la capacidad de carga de esas embarcaciones entradas.

Esa variable vendrá determinada por el tamaño que poseían dichas naves: mayores, intermedias y menores.

De entre las mayores, la media mensual de entrada, en los que el bloqueo estuvo activo, fue de 129 embarcaciones en 1810. De 102 en 1811, (un 21,17% menos) y 60 en 1812, (un 53,65% menos que en 1810), lo que hace un total de 3.122 embarcaciones mayores entradas durante todo el bloqueo.

Las cantidades mensuales de las embarcaciones medianas entradas, fueron de 104 en 1810, 105 en 1811, (un incremento del 0,56%, siendo este dato la única media comparada con 1810 que la superó⁴)

⁴ Las cantidades con las que se comparan las del año de 1810, son las de 1811 y 1812.

y de 71 en 1812, (un 31,61% menos que en 1810), lo que hace un total de entradas medianas en el período del bloqueo de 2.698 buques.

Por último, en relación con las embarcaciones menores entradas, en 1810 fueron de 378 de media al mes, en 1811 de 370 unidades, (un 2,31% menos) y en 1812 de 210 embarcaciones, (un 44,55% con respecto a 1810).

Todo ello resulta que 10.265 buques entraron en Cádiz en los meses que la ciudad estuvo bloqueada, desde febrero de 1810 hasta agosto de 1812.

Si atendemos al resultado de embarcaciones entradas en el período del bloqueo y lo cruzamos con la capacidad de carga de las mismas, se puede afirmar que el año que más mercancía entró en el puerto gaditano fue el de 1810.

Puertos

El puerto de Cádiz tuvo relación mercantil con más de 360 puertos en los 36 meses analizados. Unos eran puertos emisores de la materia prima que el comercio de Cádiz necesitaba para su actividad mercantil, otros eran receptores de productos, otros recibían productos americanos y enviaban productos autóctonos, etc.

De entre estos puertos, se puede destacar los de entrada, es decir, que enviaban sus barcos con mercancías a Cádiz; Gibraltar, Ayamonte, Huelva, Algeciras, Tavira, Cartaya, Faro, Lisboa, Moguer, Alicante, Tarifa, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Tánger (Marruecos), Lepe, Villanueva de Sitges (Barcelona), Cartagena, La Habana, Sevilla,⁵ Higuera (Isla Cristina), Almería, Londres, Coruña, Portsmouth (UK), Mallorca, Sanlúcar de Barrameda,⁶ Estepona, Veracruz (México), Philadelphia (Pensilvania - EEUU), New York, Vendrell (Tarragona), Malta, Tarragona, Lagos (Portugal), Terranova (Canadá), Salou, Valencia, Falmouth (Cornualles - UK), Boston, Baltimore (Maryland - EEUU), etc...

Así como los que volvían a sus puertos de origen, con o sin carga: Tarifa, Lisboa, Gibraltar, Cartagena, Veracruz (México), Tavira, Faro,

⁵ En los períodos en los que la ciudad no estuvo ocupada por las tropas francesas.

⁶ Mismo caso que Sevilla.

Tánger (Marruecos), Coruña, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Montevideo, La Habana, Tarragona, Londres, Alicante, New York, Canarias, Philadelphia (Pensilvania - EEUU), Puerto Rico, Boston, Algeciras, Falmouth (Cornualles - UK), Carril, Vilanova de Portimão (Portugal), Inglaterra (en general), Ayamonte, Lagos (Portugal), Vigo, Baltimore (Maryland - EEUU), Lima (Callao de), Galicia, Malta, Idra (Grecia), etc...

Embarcaciones con sus banderas, puertos y mercancías

Llegados a este punto podemos hacer una interacción con los tres grandes bloques analizados:

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras, fueron las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. Esta mercancía se destinaba, no solo al abastecimiento de la urbe, sino que también se reexportaban a los destinos donde eran más demandados.

La mayor parte del vino que se recibía en Cádiz, así como el aguardiente, venían de la costa este de España, concretamente de las costas de Cataluña y de las del Levante español, subrayando entre estas poblaciones a Villanova de Sitges.

La fruta, como generalidad, provenía de todos los destinos, resaltando Estepona y Huelva. Si nos centramos, concretamente, en las Naranjas, era esta última población del Condado de Niebla, la que enviaba a nuestro puerto la mayor cantidad de las mismas.

Con respecto al aceite, entre las poblaciones de Huelva, Cartaya, Ayamonte y Moguer, se repartieron más del ochenta por ciento del total que se desembarcó en el puerto gaditano.

Las verduras solían provenir del suroeste de la península, es decir del Huelva y el Algarve, así como la leña y las tablas, destacándose Cartaya entre los puertos de origen.

La harina, de trigo y maíz, fue otro producto que tuvo una gran trascendencia y que se recibió en grandes cantidades, transportados en bergantines o fragatas y mayoritariamente desde los Estados Unidos, más concretamente desde Philadelphia, Baltimore, New York, etc.

Estas embarcaciones costaneras solían volver, a sus lugares de partida, con los distintos productos a los que los comerciantes lugareños no tenían acceso, si no era vía Cádiz. Entre estos bienes, que

se encontraban en el mercado gaditano y que se distribuían a otros puertos, solían estar los denominados frutos.⁷ Éstos englobaban semillas y otros productos de la naturaleza que solían venir desde la Habana, Veracruz, Montevideo, Puerto Rico, etc... en embarcaciones mayores españolas.

Un producto de los más preciados y muy importante para Cádiz y para España fue la plata. Hasta doscientas veintitrés embarcaciones transportaron plata a Cádiz. Provenientes, sobre todo, de la América española (destacando los puertos de Veracruz, Lima, La Habana, Montevideo y Puerto Rico). En su mayoría llegaron en barcos españoles, tanto de guerra como mercantes, exceptuando algunos ingleses de guerra, que participaron en alguna ocasión en el transporte de caudales desde América a la Regencia en Cádiz. La plata vino en onzas y ya convertida en Pesos Fuertes.⁸

Teniendo en cuenta todos estos datos, las mercancías provenientes desde los puertos más cercanos, fueron tan importantes como aquellas que cruzaban todo el océano para llegar al puerto gaditano. Unas abastecieron a la ciudad y otras fueron el instrumento necesario para realizar la actividad económica que los comerciantes de Cádiz basaban en su puerto.

Retroceso del tráfico mercantil en el puerto de Cádiz

Atendiendo al conjunto de datos formados a través de los distintos análisis realizados hasta este momento, llegamos a un punto en el que se ha confirmado que a partir de 1811, aunque en menor medida, pero sobre todo en 1812, las relaciones mercantiles de Cádiz, reflejadas en el movimiento de buques y mercancías en su puerto, comienzan a descender.

¿Se había reducido la necesidad de abastecer el mercado interno

⁷ Ver imagen V, en la que se enumera los frutos entrados en Cádiz en 1810. Relación que se extrae de una carta que D. Pedro de Sousa y Holstein, embajador portugués en España, envía a su Regente portugués en Lisboa, conjuntamente con cartas y otros extractos para la Regencia portuguesa que se encontraba en el Río de Janeiro.

⁸ De prácticamente la totalidad de los puertos americanos, provinieron alguna cantidad de caudales, ya fueran en Pesos Fuertes, es decir, plata u oro acuñada, como también sin acuñar.

gaditano en los años de 1811 y 1812?

Obviamente la respuesta a esta cuestión es que no. Más bien, todo lo contrario, como aparece en un edicto de la Junta de Gobierno para prohibir la exportación de productos de primera necesidad, encontrado en el Archivo da Torre do Tombo (MNE CX. 654. Legajo 4. Oficio N° 42) y firmado por su secretario, D. Manuel María de Arce:

[...] Que todo el aceite, jabón, vino blanco, vinagre y toda clase de comestibles que se hallen embarcados en Bahía para cualquier destino que sea, se prohíbe su salida por ahora; pero no su desembarco y venta en esta plaza, si sus dueños la tuviesen por conveniente. Que queda en su fuerza y vigor el edicto publicado en 25 de enero y ratificado en 4 del presente, que deja en toda su franquicia de derechos a los comestibles con lo demás en el contenido, que no esté en oposición con la presente disposición. Que cualquier fraude contra lo aquí ordenado sufrirá la pena de confiscación del total valor, y destierro perpetuo del contraventor. Y para que llegue a noticia de todos y tenga su cumplimiento se manda publicar y fijar en Cádiz a 13 de febrero de 1810.

En él, se pone de manifiesto que el mercado gaditano precisaba un mayor avituallamiento, que iría aumentando debido a que la demanda interna se incrementaba proporcionalmente según lo hacía el crecimiento demográfico en la metrópoli.⁹

No obstante, para fundamentar la negación a la respuesta anterior, habrá que definir, previamente, que embarcaciones coparon el mercado que aprovisionaba a la ciudad y cuál fue su tendencia en 1812.

⁹ En esta dirección se encuentran diversos documentos oficiales en el Archivo da Torre do Tombo, en las que algunas autoridades de Cádiz o de España en Cádiz, como el General Blake, el secretario de Estado, D. Eusebio de Bardaxi, el secretario de la Junta de Gobierno D. Manuel María de Arce, el Gobernador de Cádiz D. Juan María Villavicencio, etc. , hacían circular órdenes en momentos concretos del período mencionado, en el que prohibían que embarcaciones surtas en el puerto de Cádiz que tuvieran cargas en sus bodegas, sobre todo víveres, salieran con ellas para venderlas. El incremento de la población de Cádiz y de la Isla de León, fue una constante en toda la guerra de la Independencia, debido a que fueron de las pocas poblaciones españolas peninsulares que no sufrieron ocupación por parte de las tropas napoleónicas.

Importación para el abasto de Cádiz

Si atendemos a analizar que banderas se encargaron de surtir a la ciudad de Cádiz de lo necesario que demandaba cualquier sociedad de la época, para nutrir a su población, nos encontramos con dos banderas predominantes y otras dos que también tuvieron una aportación destacadas.

Las destacadas fueron las británicas y las estadounidenses, pero en el cómputo total, no representan una variedad apreciable para una sociedad como la gaditana, con la excepción del bacalao, que traían algunas embarcaciones del Reino Unido, así como las harinas que portaban los buques estadounidenses.

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras fueron, destacadamente, las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. La mercancía portuguesa, de gran diversidad, se destinaba mayoritariamente, así como el bacalao y las harinas ya mencionadas en el apartado anterior, al abastecimiento de la urbe. Al igual que lo hacía una parte de las mercancías provenientes en embarcaciones nacionales. El resto de las mismas, se reexportaban a los destinos donde eran más demandados o donde hubiera sido indicado por el dueño o consignatario de la misma.

De esta manera, Portugal se constituía como la bandera extranjera que más embarcaciones mercantes aportaron en el período analizado, incluso por delante de las del Reino Unido.¹⁰

Cuadro II. Embarcaciones mercantes extranjeras predominantes en el puerto de Cádiz

Leyenda		Año	Cantidad			Año	Cantidad
Embarcaciones Portuguesas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.		1810	688	Embarcaciones británicas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.		1810	614
		1811	447			1811	360
		1812	482			1812	198
		Total	1620			Total	1172

Elaboración propia

¹⁰ A pesar de que en términos globales, es decir, introduciendo el conjunto total de funcionalidades; Guerra, Mercante, etc., la bandera británica fue la extranjera más repetida en los registros del puerto de Cádiz, como se aprecia en el cuadro I, con el siguiente orden: 15,1% UK, 9,45% Portugal y 4,51% EEUU.

Si hubiera habido un descenso en la demanda interna de la ciudad, habría habido uno proporcional entre las embarcaciones que abastecían, al puerto gaditano, de alimentos y productos perecederos; es decir, en la entrada de las embarcaciones costaneras, representadas en su mayoría, por las embarcaciones menores.

Sin embargo, no se puede analizar estos datos introduciendo a las dos banderas, española y portuguesa, debido a que en el caso de las españolas, si se hubieran reducido las exportaciones de Cádiz, se hubiera reducido también la necesidad de entrada de este tipo de mercancías para su expedición a Ultramar;¹¹ por lo que proporcionalmente se deduce que las embarcaciones menores españolas se podrían reducir, tanto por esta razón, como por el inicio de la liberación de los puertos ocupados por los franceses y habilitados a comerciar con las provincias americanas.

Debido a estos motivos expuestos, para determinar si la reducción del número de embarcaciones, tanto llegadas como salidas al puerto gaditano, era por la disminución de la necesidad de abastecerse de Cádiz o por otro motivo, habrá que determinar la tendencia que proyectó las entradas de embarcaciones costaneras portuguesas en 1812, frente a los años antecesores.

Del total de embarcaciones mercantes portuguesas, de todos los tamaños, que se dieron cita en el puerto de Cádiz en el período de estudio; 482 Uds., el 79,26% eran embarcaciones menores, el 20,54% eran embarcaciones medianas y el 0,20%; es decir, una embarcación, eran mayores.

Del total de las embarcaciones menores, se desprende que las entradas de 1810 y 1812, permanecieron constantes y con una cantidad pareja de 383 embarcaciones en 1810 y 382, en 1812. El dato que difiere con respecto a la estabilidad de entradas de embarcaciones menores portuguesas en el trienio, lo origina 1811, en el que el porcentaje de llegadas fueron del 22%, frente al 34% respectivamente que tuvieron 1810 y 1812.

¹¹ Entre esta mercancía enviada desde Europa, vía Cádiz, a las provincias americanas destacaban; el vino, aceite, papel, correspondencia, ferretería, tejidos, lozas, etc.

Cuadro III. Embarcaciones menores mercantes portuguesas

Año	1810	1811	1812	Total
Entrada	383	216	382	981

Elaboración propia

Por lo que se demuestra que el motivo de la reducción del negocio comercial gaditano, en términos totales, no se le pudo achacar al descenso del consumo interno, por lo que la razón habrá que buscarlas fuera de los límites de la ciudad.

Contracción de las exportaciones gaditanas en términos globales

Tras el análisis anterior, se llega a la deducción de que dicha deflación del comercio, fue derivada debido a una reducción por la vertiente de las exportaciones; concretamente de las que salían desde Cádiz hasta América.¹² Estas reducciones vinieron determinadas por las siguientes situaciones:¹³

1º.- La primera razón se debió a la recuperación del *statu quo* de las poblaciones ocupadas. Es decir, según se iban liberando del control francés las localidades costeras españolas, éstas fueron retomando el comercio directo (previo aviso y habilitación de la embarcación en Cádiz), con los puertos de ultramar con los que solían tener relaciones mercantiles antes de que fueran ocupados por las tropas napoleónicas.

Esta razón no debería afectar, en gran medida, al conjunto de las exportaciones que se realizaban desde el puerto de Cádiz, ya que éste, seguía siendo el puerto de referencia en aquel tráfico, englobando entre el 70 y el 90 % del mismo.

2ª.- Como segunda razón y con mayor peso específico en términos globales, se posicionó la liberalización del comercio.

Esta medida habilitó a las embarcaciones extranjeras, que antes traían su mercancía a puertos autorizados y entre los que predominaba Cádiz, a comerciar directamente con dichas provincias, por lo

¹² Entendiendo América como las colonias españolas en dicho continente.

¹³ Se ordenan de menos a más relevantes, en relación a la disminución que provocaron.

que ya no tenían la obligación de utilizar estos puertos facultados en el comercio con las colonias que servían como centros logísticos que redistribuían los productos a la España de ultramar.

Los países que más se vieron beneficiados por la medida fueron: británicos, estadounidenses y portugueses.

3ª.- Como última razón de peso aparece el inicio de los movimientos emancipatorios, en los que poblaciones que tradicionalmente se nutrían de los productos españoles rompieron, progresivamente, relaciones con la madre patria.

Esta razón se iguala en importancia con la liberalización del comercio, que motivó la reducción de salidas de embarcaciones españolas a puntos de Hispanoamérica, pasando a ser las banderas extranjeras las que facilitaron y se beneficiaron de ese suministro, llegando a acaparar ese nuevo mercado.

Los tres países mejor posicionados para avituallar a dichas provincias fueron (por orden alfabético), EEUU, y paradójicamente los aliados de España, Gran Bretaña y Portugal (éste último desde su colonia brasileña).

Sin embargo, para observar el prejuicio que sufrió el puerto gaditano, debido a las medidas anteriores mencionadas, deberíamos analizar las entradas y salidas de algunos de los puertos americanos más relevantes para España a comienzos de 1810 y comparar esos datos entre el resto de los años analizados: 1811 y 1812.

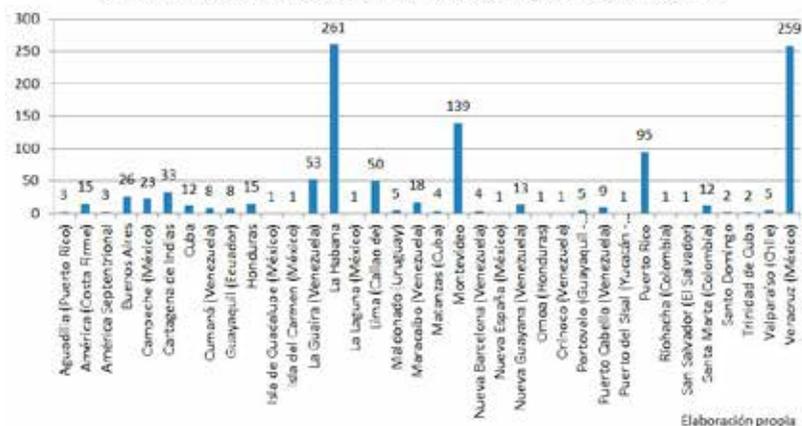
No obstante y antes de comenzar el análisis, hay que destacar que en el trienio entraron y salieron un total de 831 embarcaciones desde o para las colonias de ultramar, en o desde el Puerto de Cádiz. De las cuales; 483 entraron desde América y 348 partieron para aquellas provincias.

Sin embargo, el sumatorio de las embarcaciones relacionadas con los puertos americanos, conllevó un total de 1.091 unidades. Esa diferencia en el dato no significa un error, sino que a veces una misma embarcación partió desde varios puertos o llegó a más de uno, prevaleciendo la relación bis a bis de un puerto americano concreto, con el de Cádiz, sin tener en cuenta que la embarcación que los unió en dicho tráfico, también pudiera haber unido, mediante la misma, al puerto de Cádiz con otro puerto americano en el mismo viaje.

De esta forma de analizar la información, se extrae que de las

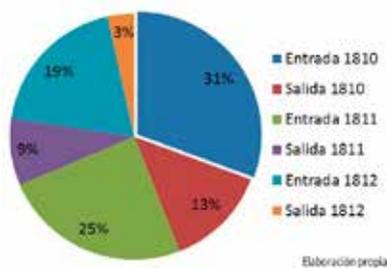
1.091 relaciones encontradas, 641 eran de entradas y 450 de salida, destacando puerto a puerto en la gráfica siguiente.

Gráfica III. Embarcaciones salidas o entradas de las provincias americanas



Análisis de los puertos americanos más relevantes

Gráfica IV. La Habana



De entre todos los puertos de la gráfica III, se van a estudiar separadamente los nueve que más relación tuvieron con Cádiz. Siendo el primero de ellos el de la Habana. Esta tendencia de decrecimiento que muestra el resultado del análisis de La Habana, va a ser la tendencia general para los siguientes ocho puertos, en particular, y para los veinticinco restantes, en general.¹⁴

¹⁴ El total de puertos que indican que van o vienen de las provincias americanas, ascienden a un total de treinta y cuatro diferentes. A estos hay que añadir dos registros más, denominados: América Septentrional y América

El siguiente puerto en relevancia, según el número de veces que se mencionó dentro de los registros de entrada y salida del puerto de Cádiz, fue Veracruz (México), con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 29% en las salidas del mismo año, 17% en las entradas de 1811, 18% en las salidas del mismo año, 8% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

El caso de Montevideo es paralelo al de Cádiz, por lo que una vez hayamos analizado que sucedió con la relación portuaria de ambas ciudades en la península, estudiaremos la tendencia que se dio entre ambas en el cono sur.

Cuadro IV. Total entradas en el puerto de Montevideo frente a la aportación de las embarcaciones llegadas desde Cádiz.

Embarcaciones entradas en el puerto de Montevideo			Aportación del puerto de Cádiz a las entradas en Montevideo en el trienio	
Año	Entradas	Variación %	Embarcaciones entradas desde Cádiz. % sobre el total de entradas	Reducción %
1809	141	-	-	-
1810	229	+62,41%	20,52%	-
1811	191	-16,60%	8,37%	-59,21%
1812	104	-45,55%	6,73%	-20,00%
1813	77	-26,00%	-	-

Elaboración propia

Las relaciones portuarias entre Cádiz y Montevideo entre 1810 y 1812 se resume con los siguientes porcentajes: 30% referente a las entradas de 1810, 32% en las salidas del mismo año, 14% en las entradas de 1811, 12% en las salidas del mismo año, 7% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año

Puerto Rico fue el segundo puerto insular de ultramar, en importancia en el tráfico con el puerto de Cádiz. El 18% del total de embarcaciones llegaron en 1810, 21% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1811, 20% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año.

El puerto de La Guaira, se diferencia de otros puertos, por tener una relación muy alta de entradas frente a salidas. El 74% fueron

Costa Firme. Estos aparecen en dieciocho ocasiones, ocho de entrada y diez de salida.

entradas en 1810, frente al 11% de las salidas del mismo año. El 13% perteneció a las entradas de 1811 y el 2% a las de 1812, sin reflejar salidas en esos dos años.

El Callao de Lima aparece como el primer puerto en importancia de los existentes en la América española del Pacífico, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 26% en las salidas del mismo año, 12% en las entradas de 1811, 16% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

Desde Cartagena de Indias entraron 17 embarcaciones y salieron 16. El 30 % fueron entradas en 1810, frente al 40% que fueron las salidas de dicho año. El 21% referente a entradas en 1811 y el 9% a las salidas de dicho año. En relación con los demás puertos analizados, por orden de tránsito entre América y Cádiz, éste no tuvo trato con el puerto gaditano en 1812.

El puerto de Buenos Aires siguió manteniendo relación con el gaditano, a pesar de que su Junta rompió relaciones, en mayo de 1810, con la Regencia española, instalada en Cádiz. Por lo que el tráfico entre ambos puertos, aunque mucho menor, siguió existiendo. Del total de las embarcaciones relacionadas entre ambos puertos, las cantidades en porcentajes fueron: 42% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 11% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 4% en las entradas de 1812 y 4% en las salidas del mismo año.

Como último puerto americano analizado, en relación a los nueve que mantuvieron una mayor relación con el puerto de Cádiz, aparece Campeche, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 26% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 13% en las entradas de 1812 y ninguna embarcación salió de dicho puerto hacia el de Cádiz en 1812.

Como resumen a toda esta investigación, que destaca el tráfico entre los puertos americanos y el de Cádiz, se debe hacer un especial análisis al conjunto del tránsito que movió el Río de la Plata con Cádiz, pues los dos puertos principales de dicha zona, se encontraron entre las 9 ciudades hispanoamericanas que mayor número de embarcaciones enviaron y recibieron en su relación con la ciudad gaditana.

El sumatorio de las entradas que ambos puertos recibieron en 1810 derivadas del comercio con Cádiz, ascendió a 52 embarcaciones, saliendo de los mismos 54 hacia el puerto gaditano. En 1811, siguiendo la tónica general ya analizada, arribaron un 50% menos de embarcaciones desde el mismo origen; 23 unidades, saliendo desde el Río de la Plata hacia la Bahía gaditana un total de 17. Por último y para terminar de confirmar la decadencia en las relaciones portuarias, en 1812 llegaron 11 embarcaciones a ambos puertos, más del 50% de reducción con respecto a 1811 y si lo comparamos con 1810, la disminución asciende a un 78,85% de embarcaciones llegadas. Por último, las salidas de aquella comarca para Cádiz en ese último año fueron de 8 embarcaciones.

Como ya se explicaba al inicio de la introducción de las gráficas, el número de embarcaciones que se incluye es la cantidad que una embarcación llega o sale de un puerto, por lo que si una misma embarcación salió de Buenos Aires y arribó en Montevideo, para cargar mercancías, y a continuación puso rumbo a Cádiz, el sumatorio respecto al anterior análisis, sería de dos embarcaciones, cuando realmente la embarcación que sale de ambos puertos es la misma. Es por ello que se vuelven a introducir los datos del conjunto de ambos puertos, teniendo en cuenta las arribadas entre estos puertos, por lo que si un buque salió de Cádiz para ambos puertos, solo se contará una vez y lo mismo, para el caso contrario.

Por lo tanto, en el caso de entradas, ascendería a un total de 76 embarcaciones en el período, siendo 50 de 1810, 17 de 1811 y 9 de 1812. Con respecto a las salidas, las cantidades se asemejan mucho, así como la proporción del descenso total; 47 embarcaciones en 1810, 16 salieron en 1811 y 7 en 1812. Todo ellos hace un total de 70 embarcaciones reales salidas para el puerto de Cádiz como sumatorio de ambos puertos.

Las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas en Buenos Aires y sin hacer escala en Montevideo, sumaron un total de diez embarcaciones. De las cuales, todas eran mercantes y el 90% (9 Uds.) eran españolas y el 10% (1 Ud.) de bandera británica.

El tiempo medio de llegada de las diez embarcaciones fue de 89 días y los años en los que se dieron estas salidas, fueron en los de 1810 y 1811.

Las mercancías que transportaron hasta el puerto de Cádiz, fueron: cascarilla, crin, estaño, lana, pesos fuertes (en plata y oro), plumeros, puntas de cuernos y suelas.

Las salidas desde el puerto gaditano para la ciudad porteña, sin descargar mercancías en Montevideo, reunió un total de cuatro embarcaciones, todas mercantes, siendo el 50% españolas y el resto de bandera británica.

Paradójicamente, la duración del viaje inverso, es decir, Europa hasta América, era bastante inferior, tardando de media unos 68 días. Y estas salidas se realizaron en los años de 1810 y 1811.

La mercancía más usual que se exportaba desde Cádiz a aquel puerto, era de; aceite, papel (blanco), sal, vino blanco, vino carlón y vino tinto.

En el caso de las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas exclusivamente en Montevideo, congregó un total de 48 unidades, de los que 39 eran mercantes y 7 de guerra.

Las banderas que portaban, eran mayoritariamente españolas, 46 Uds. de las 48 totales. Siendo las dos restantes de bandera británica.

El tiempo medio de llegada a Cádiz fue de 97 días. Apareciendo en los tres años del período analizado; 1810, 1811 y 1812.

Las mercancías predominantes, algunas exclusivas de la zona y otras que habrían utilizado el puerto de Montevideo como centro logístico para su envío a la Península Ibérica, eran; algodón, carne de tasajo,¹⁵ chapas de cuernos, cobre, correspondencia del Real Servicio y privada, crin, cueros, estaño, lana, madera, oro, pasajeros, pesos fuertes, pieles, plata, plumeros, quina, sebo, suelas, tablones y velas.

En el sentido contrario, las salidas desde Cádiz para Montevideo sin descargar mercancía en Buenos Aires, fueron un total de 60 embarcaciones. De ellas, 57 eran mercantes y 7 de guerra. Volviendo a predominar mayoritariamente las españolas, teniendo una duración media del viaje de 74 días.

Los distintos productos llegados desde Cádiz a Montevideo, eran;

¹⁵ A veces aparece como carne salada, pues su medio de conservación era una salmuera a base de agua y sal. Esta carne solía enviarse mayoritariamente a Cuba, ya que era usada para alimentar a los esclavos. En este período, se destinó también a Cádiz, muchas veces como donativo, para ayudar a alimentar a las tropas que luchaban contra el poder napoleónico.

aceite, alquitrán, alcayatas, arroz, avellanas, bacalao, barriles, bombas, brea, bulas, canela, cañones, cerveza, clavazón, cobre, Constitución española de 1812, correspondencia del Real Servicio y privada, cristales, cuadernos, empleitas, esteras, felpudos, ferretería, hierro, hoja de lata, jabón, jamones, jaulas, ladrillos, licores, lozas, mercería, morteros, noticias (periódicos y gacetas), obuses, paños, papel, pasajeros, perchas (para la cetrería), piedras de Tahona, pimienta molida, redondeles, rejas de arar, ropa, sal, salmón, seda, tablas, té, tropa, vinagre, vino blanco, vino de Málaga, vino de Jerez, vino tinto y jarcia.

Y como dato final, las entradas en Cádiz, cargadas en ambos puertos, ascendieron a 18 embarcaciones, con unos tiempos medios y tipos de mercancías similares. Siendo las salidas desde Cádiz para dichos puertos de 6 embarcaciones.

Tamaños de las embarcaciones de ultramar

Una vez analizadas las tres razones que provocaron el descenso entre el tráfico marítimo mercantil gaditano, con el resto de los puertos con los que había tenido relación, medido por el número de embarcaciones que entraron y salieron desde Cádiz, podríamos añadir una cuarta razón, basada en el posible aumento del tamaño de las embarcaciones que se encargaron de transportar dichas mercancías.

Para corroborar o rechazar esta nueva hipótesis, se extrae el número de embarcaciones procedentes de las provincias de la América española en los años del trienio analizado. En 1810 entraron 245 embarcaciones, en 1811 las procedentes desde dicho origen ascendieron a 144, lo que conllevaba una disminución con respecto al año anterior del 41,22 %, y por último, en 1812 entraron 94 embarcaciones, el 61,63% menos en comparación con 1810.

Con respecto a las salidas de embarcaciones desde el puerto de Cádiz hasta el mercado colonial americano, las cantidades fueron para 1810 de 201 naves, frente a las 107 embarcaciones salidas en 1811, (un 47,76% menos), y los 38 buques que partieron del puerto gaditano, para dicho destino, en 1812, (un 81,09% menos que en 1810).

Este nuevo planteamiento aceptaría que el volumen del comercio se mantuvo, indiferentemente al número de embarcaciones que entraron o salieron desde los puntos analizados, siempre y cuando, el tamaño de las embarcaciones implicadas hubiera aumentado de un año a otro.

Por lo que si analizamos el cuadro siguiente, que recoge el tamaño de embarcaciones según el año y su registro; entrada o salida.¹⁶ Se determina que los tamaños de dichos buques fueron disminuyendo según pasaban los años, sin encontrarse ninguna excepción, en la que el año precedente incrementara al antecesor en tamaño, ni en cantidad de embarcaciones recibida, por lo que queda constatado que la reducción del tráfico fue un hecho cuantificable que provocó la pérdida de poder específico de Cádiz como uno de los puertos relevantes dentro de los puertos más importantes a nivel mundial.

Cuadro V. Tamaño de las embarcaciones entradas y salidas en Cádiz de Hispanoamérica.

América Española	Tamaño	Total	1810	1811	% con 1810	1812	% con 1810
Entradas	Mayores	<u>337</u>	173	96	-44,5%	68	-60,69%
	Medianas	<u>121</u>	56	41	-26,78%	24	-57,14%
	Menores	<u>25</u>	16	7	-56,25%	2	-87,5%
	Total	<u>483</u>	245	144	-41,22%	94	-61,63%
Salidas	Mayores	<u>254</u>	153	74	-51,63%	27	-82,35%
	Medianas	<u>78</u>	42	28	-33,33%	8	-80,95%
	Menores	<u>14</u>	6	5	-16,66%	3	-50%
	Total	<u>346</u>	201	107	-46,76%	38	-81,09%

Elaboración propia

Conclusiones

1º Que la disminución progresiva de las salidas y entradas de

¹⁶ Según: Fisher (1993: 38-39), las cantidades que recoge en su libro respecto a las embarcaciones salidas desde Cádiz hasta Hispanoamérica en ese periodo fueron 30% menores a las que he podido recoger en mis investigaciones. Esta diferencia es motivada porque Fisher solo tuvo en cuenta las cantidades recogidas en el AGI, encontradas por el autor en (IG 2204, 2205, 2252 y 2253), mientras esta investigación, recoge registros de distintas fuentes, entre ellas, las fuentes primarias de algunos archivos coloniales españoles de las antiguas provincias de Ultramar, es decir, a donde arribaron esas embarcaciones, así como embarcaciones extranjeras que llegaron a dichos puertos desde el puerto de Cádiz. A continuación se muestra cuadro comparativo de los datos de Fisher frente a los recabados en esta investigación:

Cuadro salidas América española

América Española	1810	1811	1812	Total
Salidas (según Fisher)	156	62	24	242
Salidas (según esta Investigación)	201	107	38	346

buques en el puerto de Cádiz, a partir de enero de 1812, no fue obra del incremento del volumen o tamaño de las embarcaciones surtas en dichos tránsitos, lo que hubiera significado un aumento de la productividad (menos barcos, para transportar lo mismo), sino por la contracción del comercio español con Hispanoamérica.

2º Que el motivo principal de la detraccción anterior, aunque debido a distintas razones, fue principalmente el inicio de los movimientos emancipatorios en las antiguas provincias españolas de Ultramar, que desembocaron en una reducción del volumen total del comercio marítimo que generaba Cádiz y el resto de España con América, pasando éste a ser acaparado por otras potencias extranjeras.

3º Que el comercio interior gaditano, expresado en el consumo y abastecimiento de la ciudad, incrementó según fue avanzando el bloqueo, debido a la mayor demanda provocada por el incremento de las personas que se fueron dando cita en la pequeña península andaluza.

4º Que de los 30 meses que duró el asedio a la ciudad, ésta se encontró aprovisionada gracias; a Portugal (desde las poblaciones del Algarve), para productos perecederos y alimentos, al Reino Unido (con todo tipo de productos, aunque destacando los industriales) y a Estados Unidos (con las harinas, entre otros). Aunque el grueso mayor de la mercancía que llegó lo hizo desde otras provincias de España, tanto peninsular como insulares o transoceánicas.

5º Que los comerciantes ubicados en Cádiz siguieron sus negocios mercantiles, a pesar de la delicada situación de la ciudad, asumiendo altos riesgos y consiguiendo que el mayor porcentaje de las mercancías enviadas desde España hacia América, partieran desde el puerto gaditano y desde buques españoles.

6º Que debido a la triple alianza entre británicos, portugueses y españoles, el bloqueo terrestre a la Isla de León y Cádiz, así como el bloqueo continental, no obtuvo el efecto previsto por Napoleón, Cádiz no cayó en manos francesas y el Reino Unido no lo hizo en bancarrota, todo gracias al comercio marítimo y a la supremacía naval alidada, sobresaliendo la británica.

7º Que muchas de las embarcaciones que aparecieron, en las fuentes secundarias literarias coetáneas al período analizado, como nacionales fueron portuguesas, por lo que la contribución de ese país al avituallamiento de la ciudad de Cádiz, fue mayor de lo que hasta

ahora se creía. Llegó a ser tan importante, que las que transportaron alimentos, llegaron a tener un estatus parecido a las españolas.

8° Que existió una cantidad mayor de embarcaciones, que salieron desde Cádiz hasta América en 1812, de la que indican muchas de las fuentes secundarias bibliográficas consultadas, básicamente, porque sus autores no han tenido acceso a la información de los registros de llegada de algunos puertos de destino, en los que se extrae que un porcentaje de ellas, habían arribado a Cádiz y cargado allí mercancía para dicho lugar.

9° Que los intereses británicos eran distintos según la parte del territorio español en la que se encontraran, defendiendo a ultranza en la Península la independencia española de los franceses, mientras se saltaban los acuerdos de la alianza en las colonias hispanas, en repetidas ocasiones, reuniéndose con los sublevados, avituallándolos, ayudando a cabecillas a escapar de la ley española e incluso rompiendo bloqueos marítimos españoles en zonas rebeldes.

10° Que esta actividad mercantil, se erigió como uno de los factores claves, que permitió la elaboración y promulgación de la Constitución Española de 1812. Una ciudad abastecida era lo único que permitía que otros factores obtuvieran éxito, en una situación tan extrema como es un bloqueo a una fortaleza o ciudad.¹⁷

¹⁷ Las claves que provocaron que la ciudad no sucumbiera, como muchas otras ciudades europeas, en las manos de tan potente ejército, se pueden resumir en: a) Posición geográfica. b) Capacidad militar: Fuerzas militares suficientes para defender la Plaza en un primer envite, ayudado por las características propias de la Isla de León. c) Alianza española ofensiva y defensiva con el Reino Unido y Portugal. d) Atmósfera ciudadana y nivel intelectual: Ciudad portuaria, puerta de entrada de personas, ideas, culturas y nuevas inquietudes venidas de todo el mundo. e) Burguesía con grandes lazos comerciales y recursos económicos. f) Corriente abierta de pensamiento en relación al de la época. g) Lealtad a Fernando VII. h) Factor económico: Relaciones comerciales, experiencia previa e instrumentos financieros necesarios para el comercio marítimo de corta y larga distancia. i) Último enclave en el que se habían refugiado: intelectuales, políticos, nobles, clérigos, comerciantes, etc.... j) Alguno más, que no se destaca por no ser tan trascendente o recogido, en parte, en algunas de las claves mencionadas anteriormente. [...] Obviamente, y previo a todos los factores mencionados, para elaborar y promulgar una Constitución de corte liberal, ha de existir una situación de voluntad y consenso de sus conciudadanos, en este hecho tan trascendente y determinante en el cambio

Bibliografía

- Castro Paez, E., Cervera Corbacho, P. y Bocanegra Valle, A. (2013). *Historia y desafío de la edición en el mundo hispánico. Actas del II Foro Editorial de Estudios Hispánicos*. Cádiz: Servicios de publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- Fisher, J. R. (1993). *El Comercio entre España e Hispanoamérica, (1797-1820)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- López Molina, L. (2013). Claves de Éxito para Elaborar y Promulgar la Constitución en una ciudad sitiada. En: Castro Paez, E., Cervera Corbacho, P. y Bocanegra Valle, A. *Historia y desafío de la edición en el mundo hispánico. Actas del II Foro Editorial de Estudios Hispánicos*. Cádiz: Servicios de publicaciones de la Universidad de Cádiz.

político de una nación. Partiendo de esta premisa, es evidente que este factor económico no es el que provocó que se elaborase la Carta Magna sino, el que bajo ese escenario, permitió la culminación y la posterior promulgación de la Constitución de 1812, logrando mantener avituallada la ciudad, para que con las fuerzas existentes en la misma, las alianzas externas y la voluntad, del conjunto de la ciudadanía, de resistirse a la dominación napoleónica, se consiguiera que la urbe no fuera conquistada. López Molina, 2013.

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; 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.

