

ARRIBOS DE EMBARCACIONES EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX: EL POTENCIAL DE *THE BRITISH PACKET AND ARGENTINA NEWS*. UN ENSAYO METODOLÓGICO.

*Ship arrivals in the port of Buenos Aires in the mid-19th century: the potential of The British Packet and Argentina News. A methodological essay.*¹

DOI: <http://doi.org/10.33255/25914669/7227>

Ark CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25914669/aq45lkcyf>

José Antonio Mateo

<https://orcid.org/0000-0002-2074-3392>

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER)

jose.mateo@uner.edu.ar

Paraná, Entre Ríos
Argentina

Maximiliano Camarda

<https://orcid.org/0000-0002-6196-4757>

Instituto de Estudios Sociales (INES)
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER)
Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER)

maximiliano.camarda@uner.edu.ar

Paraná, Entre Ríos
Argentina

Agustín Nieto

<https://orcid.org/0000-0003-4467-873X>

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales (INHUS)
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Universidad Nacional de Mar del Plata

agustinnieto77@gmail.com

Mar del Plata, Buenos Aires
Argentina



Funded by
the European Union

¹ Este artículo ha sido realizado con el apoyo económico del proyecto “PortADa. Port Arrivals Data. Automatic data collection for a large-scale comparative history of 19th century shipping: a Digital Humanities approach to maritime heritage” en el marco del programa de la Unión Europea HORIZON-MSCA-2022-SE-01-01, Project Number: 101129889. Una versión preliminar fue presentada en 6th Mediterranean Maritime History Network Conference, Retimo, Gracia, en mayo de 2024.

Laura Caruso
<https://orcid.org/0000-0001-6556-5705>
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Universidad Nacional de San Martín (UNSAM)
lauracaruso@gmail.com
San Martín, Buenos Aires
Argentina

Recibido: 15/03/2024

Aceptado: 28/05/2024

Publicado:

Resumen

La navegación marítima e incluso fluvial y lacustre sigue siendo el medio de mayor utilización por parte del comercio mundial. Y los puertos las interfaces necesarias entre los *forelands* y los *hinterlands* de las diferentes regiones conectadas. Si bien es esta una actividad milenaria, en la segunda mitad del siglo XIX tomó un impulso exponencial en lo que se llamó la "primera globalización". La información se volvió un insumo crucial para todos aquellos vinculados al comercio de importación y exportación, y la prensa de cada ciudad portuaria comenzó a registrarla día por día con singular detalle. El presente trabajo es un ensayo metodológico elaborado sobre un corto período con una de estas fuentes. Para realizarlo pusimos en ejecución instrumentos informáticos para la recolección de datos y elaboramos tabla con una serie de indicadores pasibles de ser analizados con este tipo de fuente. Ésta guarda una similitud muy acentuada en toda la prensa del mundo. Si bien no podemos con este recorte ofrecer resultados diacrónicos de envergadura, su ejecución sí permite construir los temas y los problemas, los contenedores de información, y algunos instrumentos que pretendemos volcar en el proyecto mayor en el cual se inserta nuestra investigación.

Palabras clave: puertos-arribos-Buenos Aires-siglo XIX

Abstract

Maritime, and even river and lake navigation, continues to be the most widely used means of world trade. And the ports are the necessary interfaces between the forelands and the hinterlands of the different connected regions. Although this is an age-old activity, in the second half of the nineteenth century it took an exponential boost in what was called the "first globalization". The information became a crucial input for all those involved in the import and export trade, and the press of each port city began to record it day by day in singular detail. This paper is a methodological essay over a short period of time with one of these sources. To do this, we implemented computer tools for data collection and prepared a table with a series of indicators that could be analyzed with this type of source. This similarity is very marked throughout the press of the

world. Although we can't offer diachronic results with this cut, its execution does allow us to build the themes and problems, the containers of information, and some instruments that we intend to use in the larger project in which our research is inserted.

Keywords: ports-arrivals-Buenos Aires-19th century

Introducción

Dentro del proyecto "*PortADa. Port Arrivals Data. Automatic data collection for a large-scale comparative history of 19th century shipping: a Digital Humanities approach to maritime heritage*", donde se inscribe el presente trabajo y como su nombre lo indica, buscamos elaborar una base de datos con la información publicada en periódicos acerca de los arribos de embarcaciones a diferentes puertos (Barcelona, La Habana, Marsella y Buenos Aires) entre 1850 y 1914. La obtención de los datos se realiza mediante herramientas informáticas intentado reducir al mínimo la intervención manual. Nuestro caso corresponde al puerto de Buenos Aires que a diferencia de los otros tres puertos no cuenta en primer lugar con una sola fuente para todo el lapso², y en segundo que no existe una copia digital del conjunto del período. Buenos Aires debe cubrirse con al menos cuatro publicaciones y de entre las elegidas quedó una brecha a cubrir de tres meses (de febrero a marzo de 1852) entre un periódico, *La Gaceta Mercantil*, que cubre desde enero de 1850 a enero de 1852 y *El Nacional*, que cubre el período desde mayo de 1852 hasta diciembre de 1869. Decidimos entonces los historiadores e informáticos del "Nodo Buenos Aires" hacer propicia la ocasión para medir y evaluar tanto el potencial de los instrumentos informáticos de recolección de datos como el de la información que puede extraerse de esta fuente para el análisis. En tal sentido, este trabajo no tiene más que pretensiones metodológicas ya que analiza solamente esos tres meses. Sin embargo, creemos que este ensayo es de suma utilidad a los efectos de poner a prueba las herramientas que serán utilizadas en un futuro cercano cuando las primeras etapas heurísticas del proyecto se hayan finalizado.

La problemática

Si bien suele reconocerse como una "primera globalización" al proceso que se inicia con la aparición de lo que pocos años después se denominó "América", la circunnavegación del globo y las consecuencias culturales, comerciales, jurídicas y políticas que esto contrajo (Gordon & Morales, 2028), es este también un término utilizado por los historiadores económicos para describir el período de globalización del comercio y las finanzas que tuvo lugar entre 1870 y 1914 (Lang, 2006). Tanto en uno como otro proceso la navegación marítima fue el vehículo que le dio razón de ser a la globalización económica y las terminales portuarias la interface que generaron los nodos de interacción entre las regiones que la protagonizaron. El puerto de Buenos Aires fue una temprana "puerta de la tierra" creada por la corona de Castilla a mediados

² Como es el caso del *Diario de Barcelona*, para la ciudad homónima, el *Diario de la Marina*, para La Habana, y el *Semáforo de Mairsellies*.

³ Recordemos que el 3 de febrero de 1852 fue derrocado el gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas y esto debe haber implicado el cese de la aparición del diario.

del siglo XVI y que funcionó como tal hasta el presente. Sin embargo, este puerto tuvo un devenir afectado por la historia política y económica de su hinterland luego de los procesos que culminaron con su independencia política, y fue hacia mediados del siglo XIX cuando la región se incorporó al mercado mundial como exportadora neta de insumos alimenticios (cereales y carnes en general) e industriales (lanas y cueros, principalmente) (Rayes, 2015). También como importador neto de manufacturas y algunos insumos no generados en la región. La actividad portuaria comenzó a ser crecidamente una información importante para el comercio y ésta fue siendo registrada por la prensa con singular detalle, incluso antes de 1850. Con esta información analizaremos, midiendo y evaluando, diferentes aspectos de los arribos de buques al puerto de Buenos Aires en el período febrero-abril de 1852. Dado que, como hemos dicho, es solo una pequeña porción de información recabada por una laguna en las fuentes, este trabajo debe leerse como borrador metodológico, un ejercicio previo a un estudio de una más larga duración.

La fuente y la metodología de obtención de datos.

Nuestra fuente fue el *British Packet y Argentina News* (Sin firma, 1852, en adelante BP) desde el 1 de febrero hasta el 30 de abril de 1852. Fue un periódico publicado en Buenos Aires semanalmente inglés entre 1826 y 1858. Por lo general, tenía cuatro páginas. Su información era esencialmente comercial, pero también incluía noticias de interés para la comunidad británica en Buenos Aires. La información que hemos recopilado de esta fuente se refiere a las llegadas de barcos. Esto fue: fecha de la noticia; fecha de llegada; bandera; tipo de buque; nombre del buque; tamaño (presumiblemente en toneladas brutas de registro); nombre del capitán o patrón; puerto de salida; fecha de salida; escala (si este barco las tuviera); fecha de escala; propietario o consignatario de la carga; (mercancías, pasajeros o dinero).

Para obtener la prensa, se implementó un enfoque informático utilizando técnicas de web scraping. Se desarrolló un script que navegaba por el sitio web donde se encontraba el archivo digitalizado del periódico BP. Este script identificaba y extraía los pdfs de las ediciones comprendidas entre el 1 de febrero y el 30 de abril de 1852.

Una vez obtenidos los archivos de las ediciones del periódico, se procedió a procesarlos utilizando la tecnología OCR (Reconocimiento Óptico de Caracteres) proporcionada por *Document AI* de Google®. Este proceso permitió convertir las imágenes de las páginas del periódico en texto editable, facilitando así la extracción de la información necesaria.

Posteriormente, se llevó a cabo la datificación de los datos utilizando la capacidad de GPT-3.5 Turbo de OpenAI®. Se diseñó un *prompt* que especificaba la estructura de los datos deseados (como fecha de la noticia, fecha de llegada, bandera, tipo de embarcación, etc.) en formato JSON. Luego, se utilizó GPT-3.5 Turbo para tabular los datos a partir de las transcripciones de texto proporcionadas por el OCR, generando así un conjunto estructurado de datos en formato JSON listo para su análisis y procesamiento posterior.

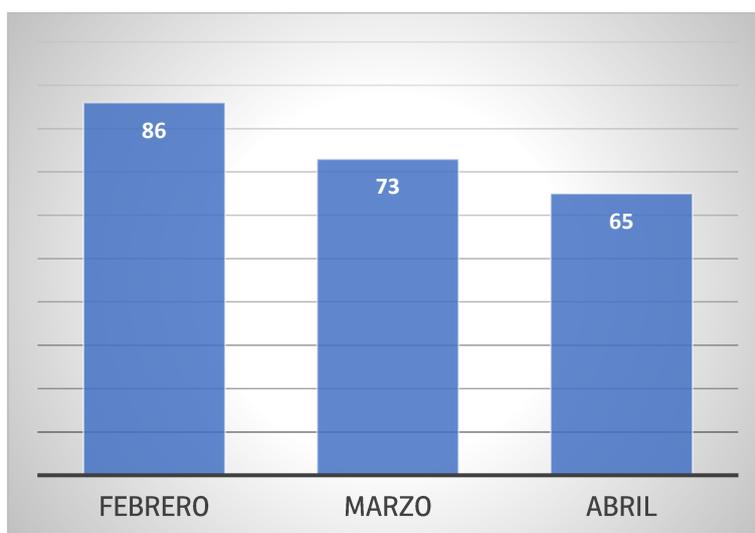
Este enfoque integrado de *web scraping*, OCR y GPT-3.5 Turbo permitió automatizar el proceso de extracción, procesamiento y tabulación de los datos de las ediciones del periódico

BP, agilizando así la obtención de información valiosa para su análisis histórico y académico. Todo el flujo de trabajo se gestionó desde la IDE *RStudio* usando el lenguaje de programación *R Project*.

La intensidad

La primera medición que hacemos es la intensidad de los arribos al puerto de Buenos Aires. La fuente registra el arribo de 224 embarcaciones en total de diferentes puertos de partida. Como puede observarse en la Figura 1, hubo una decreciente caída de arribos del verano al otoño del hemisferio sur.

Figura 1 Cantidad de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

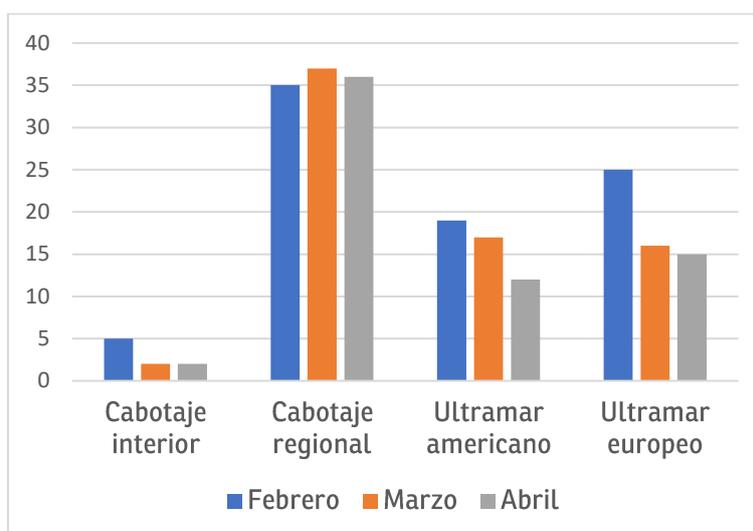


Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

En la Figura 2 hemos desagregado estos valores por tipo de origen. Denominamos “cabotaje interior” a la navegación proveniente de puertos dentro de la zona aduanera argentina, en este caso los ríos interiores (Paraná, Río de la Plata y Río Uruguay) y la costa marítima (bonaerense y patagónica); “cabotaje regional” a las embarcaciones provenientes de la República Oriental del Uruguay; “ultramar americano” a aquellos buques que tuvieron origen en algún puerto del continente americano y “ultramar europeo” a aquellos que partieron de alguna terminal portuaria europea.

La figura nos muestra en principio la fuerte intensidad del cabotaje regional en el que prácticamente no se operaron cambios. Por su parte, el cabotaje interior se presenta como una navegación residual donde puede operar un subregistro o no registro de esta información por parte de la autoridad portuaria y por ende de la publicación. Finalmente vemos que fueron los valores de la navegación de ultramar tanto americana como europea los que dieron forma a la Figura 1 en su decrecimiento.

Figura 2 Cantidad de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852 por tipo de origen



Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

En dirección de la unidad de análisis (es decir de las noticias de arribo o de viajes registrados) tomando en consideración los orígenes nacionales de partida de las embarcaciones que hemos el desagregado en la Tabla 1.

Tabla 1 Orígenes nacionales y por puertos de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

País de origen	Total	Origen	Cantidad
Alemania	3	Hamburgo	3
Argentina	9	Bahía Blanca	1
		Martin García	3
		Paraná	2
		Patagonia	1
		Point Indio	1
		"Up the river"	1
Brasil	32	Bahía	1
		Paranaguá	7
		Pernambuco	5
		Rio de Janeiro	15
		Santos	3
		St. Catherine's	1
Chile	2	Chiloé	1
		Valparaíso	1
Cuba	6	Havana	4
		Matanzas	2
España	21	Barcelona	9
		Cádiz	11

País de origen	Total	Origen	Cantidad
		Carril	1
Francia	9	Bayonne	1
		Bordeaux	3
		Cette	1
		Havre	3
		Marseilles	1
Gran Bretaña	13	Dundee	1
		Isle of May	3
		Liverpool	4
		London	3
		New Castle	2
Irlanda	1	Tralee	1
Islas Vírgenes	1	Salt Island	1
Italia	8	Genoa	7
		Savona	1
Suecia	1	Gothenburg	1
Uruguay	108	Colonia	8
		Montevideo	94
		Uruguay	6
USA	7	Baltimore	1
		Boston	2
		New York	1
		Salem	2
		Wilmington	1
Sin datos	3		3
Total			224

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

La mayor relación del puerto de Buenos Aires estuvo ligada a la República Oriental del Uruguay de donde provino el 49% (108 casos) de los buques que registraron esa información, seguido de Europa 25% (56 casos), en tercer lugar, estuvieron países americanos diferentes de Uruguay con 19%, y el 7% restante lo conformaron los 9 casos de cabotaje interior. Tres embarcaciones no poseen la información de origen.

Por debajo de Uruguay, Brasil es el origen de ultramar americano con mayor número de presencias, seguido de España como el origen europeo de mayor intensidad de viajes hacia Buenos Aires. Gran Bretaña ocupó el tercer lugar con 13 registros.

En la misma tabla presentamos los puertos de partida de los diferentes buques dentro de los distintos orígenes nacionales. El origen preponderante desde la República Oriental del Uruguay fue Montevideo. Le siguieron el de Río de Janeiro en Brasil, y los de Cádiz y Barcelona en el atlántico y el mediterráneo español respectivamente. Encontramos otros 5 puertos brasileros (Santa Caterina puede sumarse a Paranaguá), otros 5 estadounidenses todos ellos sobre el océano atlántico, 2 chilenos. Otros 2 cubanos y uno en Islas Vírgenes completa los orígenes americanos. Para Europa tenemos 5 puertos británicos tanto sobre el Canal de la Mancha como

sobre el océano atlántico, otros 5 franceses sobre el Atlántico y sobre el Mediterráneo, 2 italianos y Carril en Pontevedra se suma a los españoles.

Las banderas

De los pabellones de los buques (Tabla 2) — donde hemos considerado la dependencia actual de los estados previos a las unificaciones de Alemania e Italia—, sobresale la sarda, seguida de la británica, luego de la brasileña, más atrás la española, luego la norteamericana, y recién aparecen desde el sexto lugar en adelante la bandera nacional y la uruguaya.

Las banderas no estuvieron siempre asociadas directamente a los puertos de origen. Por ejemplo, de las 34 embarcaciones sardas, 19 realizaron cabotaje regional, 9 ultramar europeo y los 6 restantes ultramar americano. Por su parte, de las 30 británicas, 14 realizaron ultramar europeo, 11 cabotaje regional, 4 ultramar americano y 1 cabotaje interior. Las naves de bandera brasilera mayormente hicieron ultramar americano (14), 6 cabotaje regional y 3 cabotaje interior. Los buques españoles en su mayoría hicieron ultramar europeo (11), repartiéndose el resto en ultramar americano y cabotaje regional.

Tabla 2 Buques presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Bandera	Total	Cabotaje Interior	Cabotaje regional	Ultramar americano	Ultramar europeo
Sarda ⁴	34		19	9	6
Británica	30	1	11	4	14
Brasilera	26	3	6	14	
Española	25		7	7	11
USA ("American")	23		16	7	
Nacional	22	5	15	2	
Oriental (Uruguay)	20		19	1	
Francesa	12				8
Danesa	8			7	1
Hamburguesa ⁵	6		1	1	4
Holandesa	3		2	1	
Rusa	3				3
Austriaca	2				2
Prusiana ⁶	2			1	1
Toscana ⁷	2			2	
Belga	1				1

⁴ Cerdeña se incorporó a Italia en 1861.

⁵ Hamburgo ha sido un estado independiente de la Confederación Germánica (1815-1866), de la Federación Alemana del Norte (1866-1871), del Imperio alemán (1871-1918) y de la República de Weimar (1919-1933).

⁶ Prusia integró la Confederación Germánica (1849-1866), Confederación Alemana del Norte (1866-1871), Imperio alemán (1871-1918).

⁷ En las guerras de independencia italianas de los años 1850, Toscana fue transferida de Austria a la nación unificada de Italia. Un plebiscito, promovido el 15 de marzo de 1860 por el Gobierno Provisional Toscano, decretó la anexión al Reino de Cerdeña regido por Víctor Manuel II y, de ahí, al naciente Reino de Italia.

Bandera	Total	Cabotaje Interior	Cabotaje regional	Ultramar americano	Ultramar europeo
Bremenese ⁸	1				1
Lubeckesa ⁹	1			1	
Portuguesa	1			1	
Romana	1			1	
Sueca	1				1
Total	224	9	108	48	56

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

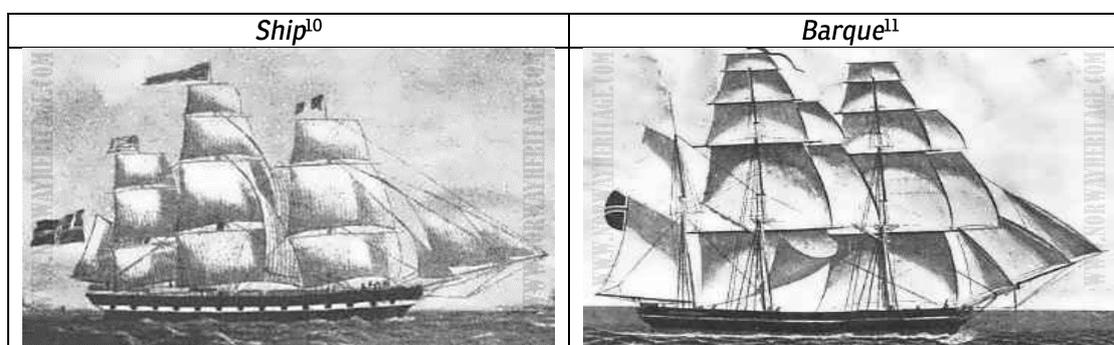
Las flotas norteamericana y nacional se especializaron en el cabotaje regional al igual que la oriental y con similar número de registros. Finalizando con los casos más numerosos, los navíos de bandera francesa se ocuparon de la navegación ultramarina desde Europa y unos pocos del cabotaje regional, mientras que la danesa principalmente del cabotaje americano.

Evidentemente muchas de estas embarcaciones actuaron como transportadoras independientes de los estados a los que pertenecían, transitando rutas comerciales que las llevaban por destinos condicionados por la oferta y demanda de sus servicios, donde el origen y el destino en Buenos Aires fue quizás una fracción de un viaje triangular o más extenso.

Las embarcaciones

Dedicaremos este apartado a la arquitectura naval, cuyos diseños fueron aproximadamente los de la Figura 3.

Figura 3 Ejemplos de los tipos de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

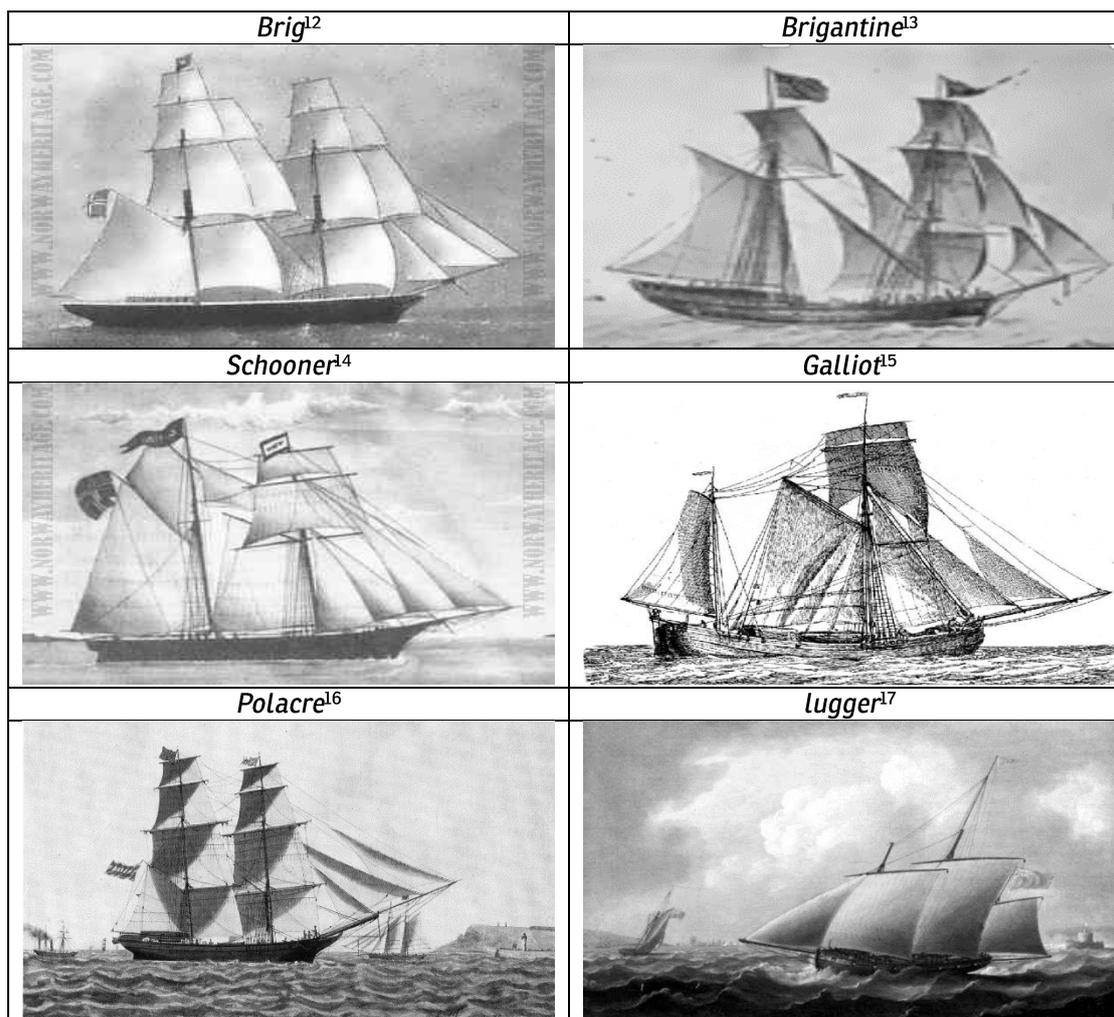


⁸ En 1866 la ciudad se convierte en miembro de la Confederación Alemana del Norte. En 1871, con el inicio del Imperio alemán, Bremen se incorpora con el título constitucional de «Ciudad libre hanseática», así como un asiento en el Bundesrat. En 1888 se produce la incorporación de Bremen a la Unión Aduanera Alemana y la inauguración del primer puerto libre alemán.

⁹ En 1866 la ciudad se convirtió en miembro de la Confederación Alemana del Norte, en 1868 en miembro de la Unión Aduanera de Alemania y en 1871 en parte del Imperio alemán.

¹⁰ *Ship* (genérico de barco) es todo cuerpo flotante de forma simétrica respecto de un plano longitudinal vertical, llamado plano de crujía, provisto de medios de propulsión y gobierno. Debe reunir las siguientes condiciones: flotabilidad, rigidez, estanqueidad, capacidad de carga, estabilidad, gobernabilidad y movilidad.

¹¹ *Barque, barca, o barkes* un tipo de velero con tres o más mástiles y palos mayores aparejados a escuadra y solo la mesana (el mástil más a popa) aparejada a proa y popa. A veces, la mesana está solo parcialmente aparejada hacia adelante y hacia atrás, con una vela de aparejo cuadrado encima.



¹² *Brig* es un tipo de velero definido por su aparejo: dos mástiles, ambos de aparejo cuadrado.

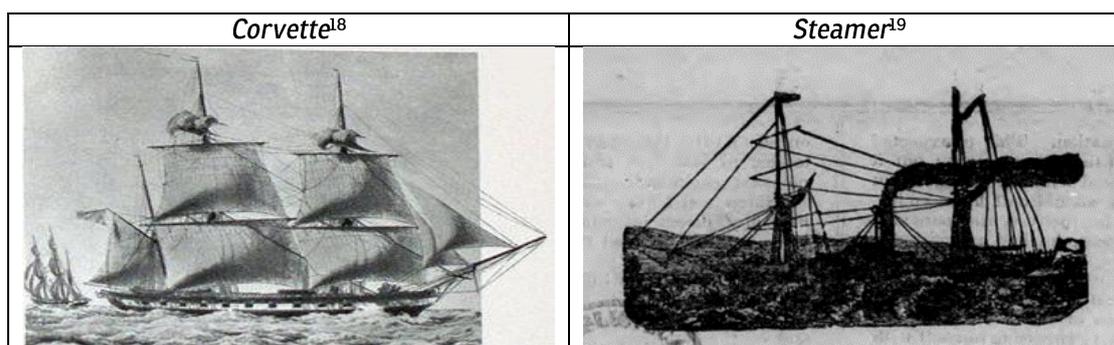
¹³ *Brigantine* (bergantín) es un velero de dos mástiles con un mástil de proa completamente cuadrado y al menos dos velas en el mástil principal: una vela superior cuadrada y una vela mayor de vela cangreja (detrás del mástil). El mástil principal es el segundo y más alto de los dos mástiles.

¹⁴ *Schooner* (goleta) es un buque de vela de dos o más mástiles (las ha habido hasta de siete palos), siendo el mayor el de mesana, con el aparejo formado por velas áuricas (cangrejas y escandalosas) y velas de cuchillo (foques y velas de estay); es decir, velas dispuestas en el palo siguiendo la línea de crujía, de proa a popa, en vez de montadas en vergas transversales, como las velas cuadradas.

¹⁵ *Galliot* es una pequeña embarcación de fondo plano utilizada principalmente para la pesca y el comercio costero.

¹⁶ *Polacre* (polacra) Se llama de esta manera a una embarcación de cruz. Tiene el casco semejante al jabeque con dos palos tiples, sin cofas ni crucetas y con el mismo velamen que los bergantines, aunque con la ventaja sobre estos de que arriando las velas superiores quedan al socaire de las inferiores y se aferran con facilidad.

¹⁷ *Lugger* (lugre) es un velero definido por su aparejo, que utiliza la vela trapezoidal o "tarquina" en todos sus uno o más mástiles. Variaron ampliamente en tamaño y diseño. Muchos eran barcos abiertos y sin cubierta, algunos de los cuales operaban desde desembarcaderos en la playa. Otros eran embarcaciones completamente cubiertas.



Fuente: para los veleros Norway Heritage (<https://www.norwayheritage.com/>) para el steamer el logo del BP de 1852.

La fuente menciona 12 tipos de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires en el período estudiado (*barque*; *brig*; *brigantine*; *corvette*; *lugger*; *packet*²⁰; *polacre*; *schooner*; *ship*; *steam frigate*²¹; *steamer*; *war steamer*²² y *galliot*, sus nombres en inglés).

La Tabla 3 nos deja ver que de las 221 embarcaciones que declaran su propulsión, 55 (24,9%) son de energía a vapor y de ellas la mayor parte (5 son buques de guerra) fue utilizada casi en exclusividad para unir a Buenos Aires con Montevideo y apenas dos para hacer la travesía desde Río de Janeiro a la que será la capital argentina.²³ El resto fueron embarcaciones a impulso eólico. Para la travesía atlántica se ocuparon principalmente el *barque* y el *brig*, seguidos muy por detrás por la *polacre*.

Tabla 3 Tipos de embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Tipo	Cabotaje interior	Cabotaje regional	Ultramar americano	Ultramar europeo	Total
<i>barque</i>		2	5	20	27
<i>brig</i>		9	23	20	52
<i>brigantine</i>	2	9	5	3	19
<i>corvette</i>	1	3			4
<i>galliot</i>		1			1
<i>lugger</i>		7			7
<i>packet</i>			1		1
<i>polacre</i>		5	7	8	20
<i>schooner</i>	3	22	4	3	32
<i>ship</i>			1	2	3

¹⁸ *Corvette* (corbeta) es un pequeño buque de guerra. Tradicionalmente es la clase más pequeña de buque considerado como un buque de guerra adecuado (o "clasificado"). La clase de buque de guerra por encima de la corbeta es la de la fragata, mientras que la clase inferior fue históricamente la de la balandra de guerra.

¹⁹ *Steamer* a menudo denominado barco de vapor, es un tipo de embarcación a vapor, generalmente oceánica y en condiciones de navegar, que es propulsada por una o más máquinas de vapor que normalmente mueven (giran) hélices o ruedas de paletas.

²⁰ *Packet* (paquebotes) eran barcos de tamaño mediano diseñados para el transporte nacional de correo, pasajeros y carga, algunos de ellos impulsados por vapor como es el caso del buque correo británico "Prince" que es registrado como tal en febrero y como steamer en marzo y abril (el nombre del capitán nos confirma de que se trata de la misma embarcación).

²¹ En los buques de guerra la fragata es el navío superior a la corveta. En este caso propulsada a vapor.

²² Vapor de guerra.

²³ Se trata en sendos casos del buque correo británico "Prince".

Tipo	Cabotaje interior	Cabotaje regional	Ultramar americano	Ultramar europeo	Total
<i>steam frigate</i>	1				1
<i>steamer</i>	1	47	2		50
<i>war steamer</i>	1	3			4
Total	9	108	48	56	221

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

A pesar del corto lapso temporal varias embarcaciones repitieron su llegada al puerto de Buenos Aires. 3 uruguayas y 4 sardas con 19 arribos cada una, dos norteamericanas con 16 arribos, 4 nacionales con 12 arribos, 3 brasileras con 11 arribos, 3 británicas con 11 arribos y 1 española con 2 arribos. La Tabla 4 resume los nombres de estas embarcaciones, el tipo de navegación que hicieron, la cantidad de repeticiones y su bandera.

Tabla 4 Embarcaciones que repitieron su arribo al de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Buque	Tipo	Navegación	Arribos	Bandera
Julio	<i>barque</i>	cabotaje regional	2	uruguaya
Palos	<i>brig</i>	ultramar americano y cabotaje nacional	2	norteamericana
Rama Negra	<i>brigantin</i>	cabotaje regional	2	nacional
Maipú	<i>brigantin</i>	cabotaje regional	4	nacional
Doña Francisca	<i>corvette</i>	cabotaje regional e interior	2	brasileira
Mazarredo	<i>corvette</i>	cabotaje regional	2	española
Fama	<i>lugger</i>	cabotaje regional	7	sarda
Victoria	<i>schooner</i>	cabotaje regional	5	británica
Luisa	<i>schooner</i>	cabotaje regional	5	sarda
Ninfa	<i>schooner</i>	cabotaje regional	3	sarda
Chacabuco	<i>schooner</i>	cabotaje regional	3	nacional
Santa Clara	<i>schooner</i>	cabotaje regional	3	nacional
Manuelita Rosas	<i>steamer</i>	cabotaje regional	14	norteamericana
Don Pedro	<i>war steamer</i>	cabotaje regional e interior	6	brasileira
Río de Janeiro	<i>steamer</i>	cabotaje regional	3	brasileira
Río de Janeiro	<i>steamer</i>	cabotaje regional	4	sarda
Locus	<i>steamer</i>	cabotaje regional	2	británica
Prince	<i>steamer</i>	ultramar americano y cabotaje regional	4	británica
Paraná	<i>steamer</i>	cabotaje regional	9	uruguaya
Río Uruguay	<i>steamer</i>	cabotaje regional	8	uruguaya

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Evidentemente la tecnología naval aún no era suficiente para largas travesías ultramarinas, tratándose mayormente de embarcaciones con casco de madera, sin hélice, y con ruedas de paletas a babor y a estribor o incluso en la popa. No obstante, la propulsión a vapor ya estaba presente en el Río de la Plata, aunque con naves pequeñas para hacer la travesía del estuario del Río de la Plata, aportado por navieras norteamericanas, británicas, brasileras, sardas e incluso uruguayas y dos vapores, "Correo" y "Merced" de bandera nacional).

En tanto a los tamaños medios (Tabla 5) de las embarcaciones podemos establecer, con aquellos que registraron su porte, de mayor a menor el "ship", el "barque", el "brig", el

"brigantine", el "galliot", el "polacre", el "schooner" y finalmente el "steamer" como la más pequeña.

Tabla 5 Tamaño medio en TRB de las embarcaciones que registraron su arribo al de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Tipo	TRB medio	Banderas
<i>Ship</i>	481,3	norteamericana; austríaca y española
<i>Barque</i>	250,9	norteamericana, británica, francesa, hamburguesa, lubequesa, nacional, prusiana, sarda y española
<i>Brig</i>	210,2	norteamericana, austríaca, belga, brasilera, bremenese, británica, danesa, francesa, nacional, portuguesa, romana, rusa, sarda, española y sueca.
<i>brigantine</i>	134,3	brasileira, danesa, holandesa, hamburguesa, nacional, española y toscana.
<i>galliot</i>	172	holandesa
<i>polacre</i>	168,6	francesa, sarda, española y toscana.
<i>schooner</i>	124,4	británica, danesa, hamburguesa, nacional, uruguaya, sarda y española.
<i>steamer</i>	90	norteamericana, brasilera, nacional, oriental y sarda.

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Sin embargo, no encontramos una relación directa entre tipo y tamaño. El "ship" austríaco "Ida Kiss" de 650 TRB fue la mayor embarcación de todas las que hemos registrado, pero hubo otros dos de 548 y 246 respectivamente. Los "barques" oscilaron entre 180 y 336 TRB, los "brig" entre 123 y 360 TRB, los "brigantines" entre 122 y 149 TRB, el único "galliot" fue de 172 TRB, los "polacres" variaron de 115 a 308 TRB, los "schooner" entre 90 y 183 TRB y los steamer registrados todos tienen 90 TRB. Evidentemente fueron la arboladura, el velamen y la propulsión los factores que diferenciaron los diferentes tipos más allá de su porte.

Las singladuras

En este acápite vamos a referirnos a las singladuras o viajes de las embarcaciones que arribaron al puerto de Buenos Aires en el período estudiado. Nos ocuparemos solo a los traslados ultramarinos (americanos y europeos). Para esta medición hemos tomado los promedios de tiempo en días de navegación de todos aquellos que realizaron el viaje punto a punto sin escalas (al menos declaradas o registradas). No hemos considerado al cabotaje regional que tuvo como puerto de origen en general a Montevideo y que en la casi totalidad de los casos la travesía se realizaba en horas o a lo sumo en un día de navegación. Esto estaba determinado – y esto es válido para todos los casos – por las inclemencias del clima obviamente. Los resultados, no nos cansaremos de repetirlo, son apenas ilustrativos ya que el número de casos no nos permite ir más allá, pero si acercarnos con cierta precisión al tiempo que requería realizar las diferentes singladuras. Por este motivo las tablas que analizaremos a continuación deben leerse con ese cuidado.

En tanto al ultramar americano, lo primero que observamos es que, al margen del tipo de embarcación, un viaje desde la costa atlántica de Estados Unidos duraría promedio 63 días; desde un puerto brasileño 22 y desde uno chileno 30. También, y a pesar de los escasos datos, observamos que una travesía desde la bahía de Massachusetts (Salem, Boston) era más dilatada que una desde Nueva York, como un viaje desde Bahía o Pernambuco en Brasil llevaba más días

de navegación que desde Río de Janeiro o Paranaguá, o como desde Chile, Valparaíso a un buque le demandaba más tiempo en llegar a Buenos Aires que desde la isla de Chiloé. Las tablas 6 y 7 extractan esta información.

Tabla 6 Singladuras sin escalas de buques de ultramar americano presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

País de origen	Puerto de partida	Tipo de buque	Casos sin escalas	Singladura promedio
Estados Unidos	Boston	<i>brig</i>	2	62,5
	New York	<i>ship</i>	1	42
	Salem	<i>barque</i>	2	54
	Wilmington	<i>brig</i>	1	101
Brasil	Bahía	<i>brig</i>	1	27
	Paranaguá	<i>barque</i>	1	15
		<i>brig</i>	4	24
	Pernambuco	<i>brig</i>	2	33,5
		<i>brigantine</i>	2	27
		<i>polacre</i>	1	26
	Rio de Janeiro	<i>barque</i>	1	16
		<i>brig</i>	5	16,6
		<i>schooner</i>	2	16,5
	Chile	Chiloé	<i>brig</i>	1
Valparaíso		<i>brigantine</i>	1	35

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Pasando al ultramar europeo (Tabla 7), una travesía atlántica llevaba unos 60 días promedio. En este caso vemos que, desde el Mediterráneo, los buques provenientes de Genoa superaban en algunos días el promedio de viaje, aunque no así los provenientes de Barcelona, por lo que la distancia no aparece aquí como una constante que define el lapso del viaje. Encontramos algunos casos sorprendentemente rápidos, como uno desde Cádiz a Buenos Aires en apenas 24 días u otro desde London en 39, lo que puede deberse a errores de registro de las fechas correspondientes.

En las mismas tablas hemos diferenciado por tipo de buque. Lo destacable es que los 3 "*ships*" hicieron los viajes sin escalas con 10 días de navegación menos que el promedio cada uno. Pero más allá de eso no encontramos una regla que vincule tipo de embarcación y tiempos de viaje. Tampoco una relación con el tamaño, ya que sabemos que una embarcación más pequeña suele ser más rápida, pero a su vez permite una menor capacidad de bodega. Por ejemplo, partiendo de Río de Janeiro, un *barque*, un *brig* y un *schooner* tardaron casi exactamente el mismo tiempo. Algo similar ocurre con los viajes que partieron desde Cádiz, donde 3 hechos por *barques* y 4 por

brigs tardaron casi igual tiempo promedio. Una mirada general nos permite conjeturar que un *schooner* es más lento que un *brigo* un *brigantine*, y los *barques* un poco más que los *ships*. Pero ello requiere un mayor número de casos para acercarnos a conclusiones más precisas.

Tabla 7 Singladuras de buques de ultramar europeo presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

País de origen	Puerto de partida	Tipo de buque	Casos sin escalas	Singladura promedio
Gran Bretaña	Dundee	<i>brig</i>	1	67
	Isle of May	<i>barque</i>	1	49
		<i>brig</i>	2	34
	Liverpool	<i>barque</i>	1	66
		<i>brig</i>	1	61
	London	<i>brig</i>	1	39
		<i>schooner</i>	1	66
		<i>ship</i>	1	51
New Castle	<i>barque</i>	1	70	
	<i>brig</i>	1	83	
Italia	Genoa	<i>brig</i>	2	69
		<i>polacre</i>	1	67
España	Barcelona	<i>brig</i>	1	50
		<i>polacre</i>	1	56
	Cádiz	<i>barque</i>	3	58,4
		<i>brig</i>	4	61,3
		<i>brigantine</i>	1	24
		<i>ship</i>	1	50
Carril	<i>brig</i>	1	62	
Francia	Bayonne	<i>barque</i>	1	101
	Bordeaux	<i>barque</i>	2	66
	Havre	<i>barque</i>	2	58,5

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Pasando a las rutas y las escalas, tenemos que 181 singladuras se hicieron sin escalas partiendo 9 de cabotaje interior; 107 de cabotaje regional (93 solo desde Montevideo); 30 de ultramar americano y 35 de ultramar europeo. Sobre 3 viajes no hay datos. 37 se hicieron con 1 escala y 3 hicieron 2 (2 partiendo desde Barcelona y 1 haciendo escala en Málaga y luego en Río de Janeiro y otro escalando también en Málaga y después en Montevideo). El tercero partió de Génova e hizo escalas en Marsella y luego en Montevideo). La Tabla 8 detalla toda esta información.

Tabla 8 Resumen de escalas realizadas por las embarcaciones presentes en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Origen	Río de Janeiro	Málaga	Montevideo	Cádiz	Marsella	Cuxhaven	Plymouth	Colonia	Santos
Baltimore	1								
Barcelona	1	3	5						
Bordeaux			1						
Cádiz	2								
Cette			1						
Genoa			3	1	1				
Hamburg						1			
Havana	1		1						
Havre							1		
Liverpool			2						
Marseilles			1						

Origen	Río de Janeiro	Málaga	Montevideo	Cádiz	Marsella	Cuxhaven	Plymouth	Colonia	Santos
Matanzas			2						
Montevideo								1	
Paranaguá			2						
Río de Janeiro			6						1
Santos			3						
Savona			1						
St. Catalina			1						
	5	3	29	1	1	1	1	1	1

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Montevideo fue la escala más habitual de la mayoría de las singladuras (29 casos), siendo 15 de ultramar americano y 14 de ultramar europeo. En el primero de los casos 3 provenían de Cuba y 12 de Brasil, no haciendo escalas allí los que partieron desde los Estados Unidos ni los que lo hicieron desde Chile. De los 14 buques de ultramar europeo que recalaron en Montevideo antes de llegar a Buenos Aires 3 provenían de Francia y otros 4 de Italia, y 5 provenían de España (todos habían partido de Barcelona) y otros 2 de Gran Bretaña.

El segundo puerto de escala fue Río de Janeiro, con solo 5 arribos, 2 de ultramar americano (Baltimore y Havana) y tres de ultramar europeo (2 de Cádiz y 1 de Barcelona).

Otras escalas fueron para los buques que partieron de Genoa, los puertos de Cádiz y Marsella, para el que partió de Hamburg su escala fue Cuxhaven dentro de la misma Alemania, el que partió de l'Havre hizo escala en Plymouth, Gran Bretaña, uno que partió de Montevideo hizo escala en Colonia dentro de Uruguay, y otro que partió de Río de Janeiro escaló en Santos.

Los consignatarios y las mercancías

52 fueron los consignatarios de las cargas que fueron declaradas lo que muestra una fuerte dispersión de la demanda. Todos ellos consignaron la totalidad de la carga de cada buque. 32 fueron compañías o empresas familiares y 20 individuos. Los que repitieron más veces fueron el comerciante uruguayo Felix Buxareo, el brasileño José Cohelo de Meyrelles, y la empresa de origen alemán Zimmermann, Frazier & Co.

Como hemos dicho, el puerto de Buenos Aires se caracterizó por una cantidad limitada de rubros de exportación (derivados pecuarios y agrarios en general) y una extensa lista de mercancías de importación. De ellas tenemos, además de las encomiendas con contenido indeterminado, a dinero y pasajeros pasando por un sinnúmero de mercancías. No vamos a detenernos aquí en los volúmenes, aunque si tenemos esa información, pero esto requeriría un trabajo en particular²⁴, nos interesa en esta ocasión centrarnos en los productos y sus orígenes.

De los 224 registros de arribos 93 declararon cargamentos, 21 informaron haber llegado "en lastre" —uno de ellos trayendo solo dinero- y 59 con solo pasajeros. El resto (52 casos) no manifestó cargamento alguno.

²⁴ Las mercancías están nominadas en diferentes unidades medidas de capacidad lo que obliga a elaborar equivalencias lo que excede el sentido de este trabajo.

Tabla 9 Rubros, ítems, embarques y orígenes de las mercancías descargadas en el puerto de Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Rubro	Ítems	Enmarques	Cabotaje regional	Ultramar americano	Ultramar europeo
Insumos agrarios	4	10	0,0	0,0	100,0
Productos alimenticios	41	170	0,6	30,6	68,8
Bebidas alcohólicas	8	81	2,5	4,9	92,6
Carbón	1	14	21,4	0,0	78,6
Cosméticos	4	14	0,0	0,0	100,0
Libros	1	7	0,0	28,6	71,4
Insumos de oficina	3	19	0,0	10,5	89,5
Artículos para el hogar	22	43	2,3	27,9	69,8
Indumentaria	10	20	0,0	25,0	75,0
Insumos y herramientas para la industria	39	144	2,8	44,4	52,8
Productos medicinales	3	4	25,0	0,0	75,0
Tabaco y cigarros	2	17	0,0	94,1	5,9
Manufacturas complejas	5	7	14,3	28,6	57,1
Sin determinar	4	57	7,0	22,8	70,2
	147	607			

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

Aquellos que manifestaron carga (Tabla 9) combinaron en la mayoría de los casos diferentes rubros dentro de ellos, alcanzando 147 ítems diferentes, llegados en 607 embarques. Agrupados según las categorías de la tabla, la navegación ultramarina europea acumuló el 69% de los embarques, el 28 del ultramar americano y el 3 restante del cabotaje regional, es decir de la República Oriental del Uruguay. De Uruguay, puerto con mayor número de contactos con Buenos Aires, se importó harina, y también vino, carbón, fósforos, un piano y medicinas. Suponemos que estas últimas fueron reexportaciones.

Resumiendo, los orígenes más importantes por país tenemos que en el rubro “Artículos para el hogar” e “Indumentaria” estos llegaron mayormente de Italia. En el de “Bebidas alcohólicas” España, doblando a Italia y Francia en los embarques de todas las cualidades de vinos. Llegaron también cervezas mayormente de Gran Bretaña y varias espirituosas (ron, ginebra —toda de Alemania- y brandy). El carbón por su parte provino en su casi totalidad de Gran Bretaña, hay un embarque desde Uruguay, pero inferimos como hemos dicho que fue una reexportación. Los cosméticos mayormente de España. Los insumos agrarios en su mayoría de Italia salvo el alambre de púas venido de Gran Bretaña. El papel provino mayormente de España y la tinta tanto de Estados Unidos como de Gran Bretaña. Los materiales para la construcción provinieron de Italia y España, los químicos de Estados Unidos y Gran Bretaña, los metales en su totalidad de Gran Bretaña al igual que la maquinaria, las manufacturas complejas. Los grifos y tapones de corcho de España. Los libros mayormente de España, pero también de Italia, Gran Bretaña y Estados Unidos. Los productos medicinales de Italia y el tabaco de Brasil y Cuba, en ese orden. Por último, los productos alimenticios —el rubro con mayor número de embarques, llegaron de España los condimentos, las conservas sin discriminar y de pescados, los dulces, los frutos secos y frutos y hortalizas frescas. De Italia el aceite, las pastas secas y los quesos, la harina de los Estados Unidos y el café de Brasil. En específico la sal provino mayormente de España y el azúcar de Brasil y Cuba, y la harina de Brasil y Estados Unidos.

Tabla 10 Detalle del arribo de pasajeros a Buenos Aires entre febrero y abril de 1852

Puerto origen	Total	Buque	Pasajeros
Bayonne	95	Marie Pauline	95
Bordeaux	3	Aigle	3
Cadiz	3	Amalia	3
Hamburg	3	America	3
Isle of May	1	Argo	1
Liverpool	16	Crusader	15
		Isabella	1
Montevideo	2280	Fama	193
		Felicite	1
		Luisa	63
		Maipú	118
		Manuelita Rosas	458
		Ninfa	71
		Paraná	185
		Prince	25
		Rama Negra	40
		Rio de Janeiro	150
		Rio Uruguay	691
		Santa Clara	46
		Victoria	175
Victory	64		
New York	9	Margaret Eliza	9
Paranaguá	2	Gluckauf	2
		Centaur	0
Rio de Janeiro	62	Dos Amigos	6
		Prince	56
Savona	37	Arturo	37

Fuente: BP <http://publicaciones.bn.gob.ar/?collection=britishpacket>

El segundo elemento de carga fueron los pasajeros (Tabla 10), que llegaron en cantidad de 2.511 durante el período. De ellos 2.280 llegaron del Uruguay, 98 de Francia, 64 de Brasil, 37 de Italia, 17 de Gran Bretaña, 9 de Nueva York, 3 de Alemania y otros 3 de España. Los buques que mayor número de pasajeros transportaron fueron los *seteamers* Río Uruguay de bandera uruguaya y el Manuelita Rosas de bandera norteamericana.

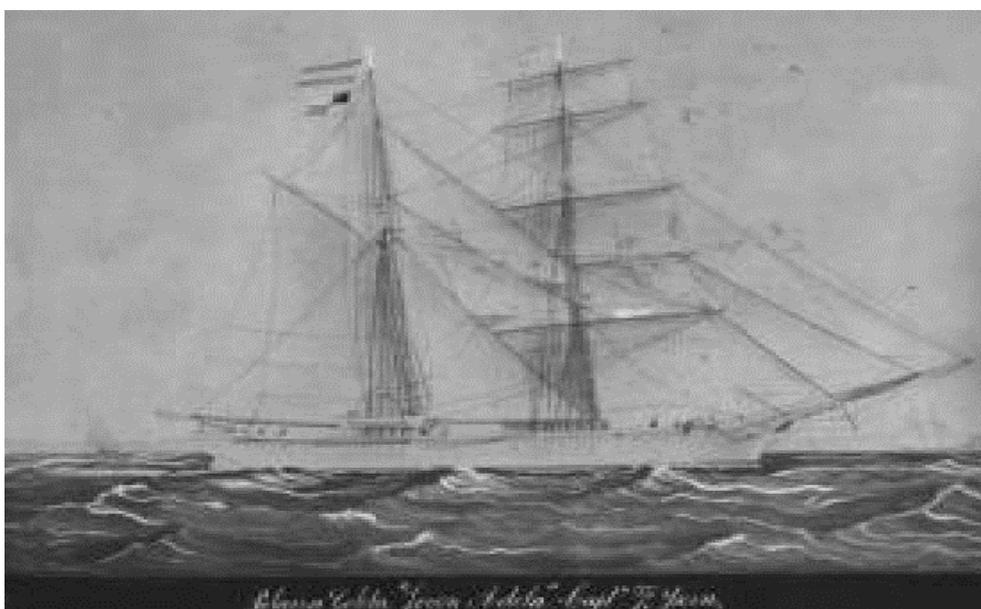
Finalmente, el tercer producto transportado fue dinero. Doblones (4.882 unidades) de oro en 16 embarques provenientes de Brasil, Cuba, España, Francia, Italia, Uruguay y los Estados Unidos. Dos de dólares provenientes uno de Italia (sin especificar cantidad) y otro de Estados Unidos (55.000 u\$d). Y uno solo con "patacones", una moneda local (1,500) proveniente de Brasil. Un viaje de Brasil dice traer dinero en efectivo sin determinar la forma. Estos envíos probablemente eran en pago a exportaciones.

Aspectos cualitativos y culturales

Al margen de las cuestiones cuantitativas de las series pueden inferirse algunas culturales o al menos cualitativas. En principio los apellidos de los capitanes, sobre todo en las grandes navieras como la norteamericana, británica, francesa, alemana, sarda y española coinciden en su nacionalidad de las banderas. Una excepción la presentan las naves de bandera nacional y uruguaya cuyos capitanes tienen apellidos italianos o británicos.

Por el corto lapso de tiempo, no podemos relacionar continuidades tanto en la relación capitán-buque (rupturas y continuidades) o en generaciones o ciclos de vida de los capitanes, pero una lista nominativa de mayor envergadura o duración de ellos registros podría permitir un análisis al respecto.

Figura 3 Polacra española “Joven Adela”



Fuente: <https://www.niceartgallery.com/Jose-Pineda-Guerra/Polacra-Goleta-Joven-Adela-Capitan-F-Ysern-oil-painting.html>

Algunas embarcaciones fueron registradas en imágenes por artistas plásticos o fotógrafos y se convirtieron en obras de arte o ilustraciones de publicaciones. Estas imágenes son muy importantes para la historia marítima ya que brinda precisiones que las definiciones no alcanzan a completar. Por ejemplo, la Figura 3 nos muestra una pintura de la polacra española “Joven Adela” que arribó al puerto de Buenos Aires el 15 de febrero de 1852, en la que podemos ver con exactitud su arboladura y velamen.

Los nombres de los buques es otro elemento. Existe una tradición en repetirlos una vez que una versión anterior del mismo quedó obsoleta y se lo reemplaza, lo que marca la importancia de la elección de un nombre para las embarcaciones. Haciendo un análisis preliminar de las que recalieron en Buenos Aires en el período analizado tenemos que de los buques analizados la mayoría fue nominada con una cualidad (como “suerte”, “perseverante”, “intrepidez”, etc.). Siguieron muy de cerca lugares geográficos (como “Paraná”; “Sutton”, “Thames”, etc.). En tercer lugar, nombres de pila, generalmente de mujeres (“Amalia”, “Henrietta”, “Isabella”, etc.). En cuarta personajes (“Moliere”, “Manuelita Rosas”, “Copérnico”, etc.) o personas que no hemos

podido determinar. Y en quinto deidades mitológicas (como "Eolo", "Odín", "Ninfa", etc.). Evidentemente y dado que tampoco encontramos relación entre banderas y tipologías de nombres, estas han sido las fuentes principales para bautizar las naves.

Finalizado el análisis de al menos estos componentes de la fuente pasamos a esbozar algunas conclusiones.

Conclusiones

Evidentemente las conclusiones que podemos sacar de este ensayo son muy limitadas respecto a los escasos datos con que hemos trabajado en relación al volumen muy superior que existe. La larga duración nos permitirá ponerle flujo a esta fotografía, con el avance de la arquitectura naval y la evolución de las relaciones comerciales. Sin embargo, esto no nos impide acercarnos a algunas inferencias metodológicas.

En principio vemos una regularidad en la información que en general se repite en las publicaciones tanto argentinas como de otros países y que con pocas lagunas nos permite atender a una serie de aspectos como los tratados y otros. La extracción de la fuente mediante script, su lectura a partir del potente reconocimiento óptico de caracteres (OCR) provisto por *Document AI* de Google y la adecuación de estos a una planilla de cálculo con GPT-3.5 Turbo de *Open AI* en formato JSON, todas ellas gestionadas con IDE *RStudio* usando el lenguaje de programación *R Project*, se mostró efectiva a pesar de trabajar con una fuente obtenida *on line* y sin intervención humana más allá de los profesionales informáticos y de quienes en su momento digitalizaron la fuente. El trabajo del historiador con esta tarea en otros tiempos laboriosa y que insidiana en que la mayor parte del tiempo la utilizara para la carga manual de los registros se redujo a la curación de los escasos errores y a realizar el análisis de los datos.

A partir de los datos se pudo analizar la intensidad de arribos por mes y por tipo de viaje (esto se puede desagregar más, por ejemplo, por bandera, embarcación —nombre, tipo y porte—, cargas, etc.). Con respecto a los buques su tipo, su porte, sus banderas, su tamaño, su regularidad, su nombre y el nombre de su capitán. Y sobre los viajes los puertos y países de origen, las rutas, escalas y duración de los viajes, los consignatarios y mercancías. Una mayor cantidad de datos permitirá realizar más combinaciones de datos que los efectuados en este ensayo.

En cuanto a la intensidad los datos pueden ir marcando una estacionalidad de los viajes, sobre todo ultramarinos. También se muestra un intenso contacto entre Buenos Aires y Montevideo. Existió a su vez una paridad entre el ultramar europeo y americano. Río de Janeiro y Cádiz (sumando como origen único o como escalas) fueron los puertos de partida que siguieron a los muelles de Montevideo.

Otra constatación fue que se evitaron bastante las escalas por sus costos o la necesidad de realizar embarque o desembarques intermedios. De los 51 buques que realizaron viajes de ultramar americano solo 21 efectuaron escalas. Por su parte, de los 53 buques que realizaron ultramar europeo, 35 de ellos hicieron viajes directos. Recordando que el primer viaje de Colón, con 1 escala en Canarias, duró 70 días (Rickey, 1992), vemos que 4 siglos más tarde todavía se

obligaban a permanecer a bordo un número similar de días a los marinos. Curiosamente ninguna de las escalas fueron las Islas Canarias, algo que será frecuente cuando se imponga la propulsión a vapor.

El buque más utilizado en la navegación de ultramar fue el bergantín, mientras que para el cabotaje regional el vapor. También podemos inferir que algunos tipos de barcos como la polacra, fueron dando paso a nuevas estructuras navales. Sus banderas no siempre estaban directamente asociadas a los puertos de origen, por lo que muchos de estos buques actuaban como transportistas independientes de sus estados, como el sardo.

La propulsión a vapor ya estaba presente en el Río de la Plata, pero la tecnología naval de las naves de este tipo aún no era suficiente para largas travesías ultramarinas, tratándose mayormente de embarcaciones con casco de madera, sin hélice, y con ruedas de paletas a babor y a estribor o incluso en la popa. No obstante, esta tecnología se adaptó fuertemente para las travesías del Río de la Plata.

Por último, las mercancías no presentaron demasiada elaboración más allá de los pianos, la caja fuerte, el molino o algunas pocas manufacturas complejas. Mayormente se trataba de productos alimenticios e insumos industriales. Los pasajeros muestran que todavía no se había iniciado la inmigración aluvional a Argentina y los envíos en dinero seguramente eran para el pago de exportaciones o liquidez de las casas centrales para sus socios o representantes en Argentina.

Por supuesto, decimos una y otra vez, estas conclusiones son apenas una guía para el análisis producto de este ensayo metodológico.

Referencias

- Gordon, P., & Morales, J. J. (2028). La Ruta de la Plata y la primera globalización. *Política Exterior*, 12(181), 128-135.
- Lang, M. (2006). Globalization and Its History. *The Journal of Modern History*, 78(4), 899-931.
- Rayas, A. (2015). La estadística de las exportaciones argentinas, 1875-1913. Nuevas evidencias e interpretaciones. *Investigaciones de Historia Económica - Economic History Research*, 11(1), 31-42. <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2014.03.015>
- Rickey, V. F. (1992). How Columbus Encountered America. *Mathematics Magazine*, 65(4), 219. <https://doi.org/10.2307/2691445>
- Without signature. (1852). Marine List (arrivals). *British Packed and Argentine News*.