

## INTRODUCCIÓN

**L**a sección temática de este número está dedicada a la revisión de fuentes e historiografía relativas a algunos puertos de la América hispana. Los trabajos se inscriben en un marco temporal amplio, que va desde mediados del siglo XVI a fines del XIX. El común denominador de ellos es el comercio marítimo, esencia de las actividades portuarias, aunque podemos observar algunas variantes en su tratamiento. Fernando Jumar se centra en el intercambio comercial entre Sevilla y Río de la Plata, entendido éste como un complejo portuario que incluía Buenos Aires, Montevideo y la Colonia del Sacramento. El trabajo constituye una discusión a fondo de una fuente de grandes dimensiones –los registros de navíos que zarparon de Sevilla rumbo a Río de la Plata y viceversa, a lo largo de una centuria– que le ha permitido reconstruir el comercio legal entre ambos puntos. La originalidad en el uso de una fuente tradicional, ubicada en el Archivo General de Indias, reside en considerar los valores totales como resultado de la suma de miles de registros, que abren la posibilidad de conocer con detalle las mercancías y los participantes en el comercio rioplatense con España. Destaca el rigor con el que Jumar presenta y analiza la documentación consultada, desde la apertura de un registro hasta la cancelación de las fianzas de maestraje con la que concluye el recorrido de ida y vuelta por el Atlántico. Entre las virtudes de este trabajo se encuentra la de desplegar ante el lector todos los pasos que se tenían que seguir en el cargamento y la descarga de una embarcación destinada al circuito legal del comercio ultramarino. La metodología con la que el autor recuperó y procesó los 16 700 registros de 274 navíos que transportaban metales preciosos, efectos y frutos entre España y Río de la Plata desde 1715 hasta 1778 se antoja impecable; sugerentes son, por otra parte, sus conclusiones en cuanto a las

características de los actores de este comercio, un total de 1 600 individuos que participaban como cargadores, propietarios y destinatarios en los envíos registrados.

Las fuentes que comenta el segundo trabajo, ofrecen información sobre las actividades mercantiles de Cartagena, entre las que el autor distingue las siguientes. Menciona en primer lugar los vínculos comerciales del puerto con otros puntos del Caribe, estudiados por él a través del almojarifazgo, si bien esta fuente tiene la desventaja de no dar cuenta de los productos exentos de dicho impuesto. Para el estudio del comercio trasatlántico entre la península ibérica y América del Sur, en el que la centralidad del puerto de Cartagena está abundantemente documentada, propone el uso de los registros de las consignaciones dirigidas al istmo panameño y en ocasiones a Cartagena como destino final. En tercer lugar alude al comercio de esclavos, en el cual Cartagena fungió también como punto nodal; fuentes para su estudio constituyen las licencias y los asientos, otorgados por la corona española en diferentes momentos de los siglos XVI al XVIII. Para los temas mencionados, los fondos documentales de Sevilla son esenciales, ya que el archivo municipal de Cartagena no conserva materiales anteriores al siglo XIX. Se trata de Real Caja, Contratación y Escribanía de Cámara del Archivo General de Indias, además de los archivos notariales de dicha ciudad y de Cádiz, así como los fondos sobre la orden de los jesuitas que se encuentran en Roma. Fondos documentales del Archivo General de la Nación en Bogotá, como Negros y Esclavos, Milicias y Marina, y Visitas de Bolívar permitirían, como indica el autor, conocer aspectos importantes de la entrada de esclavos a Cartagena. Como los demás autores, Vidal insiste en la necesidad de considerar el comercio no registrado, es decir el ilícito, para juzgar de manera más certera el volumen del tráfico marítimo, en este caso de Cartagena, si bien sólo existen medios limitados para cuantificarlo, como los decomisos y pleitos por prácticas comerciales fraudulentas.

Juan Manuel de la Serna enfoca su trabajo en un rubro específico del comercio colonial, la trata de esclavos. A partir de una sucinta revisión historiográfica, el autor discute temas polémicos, como las cifras totales de importación a América y los datos referentes a Nueva España. Propone una periodización de dicho comercio para el virreinato y llama la atención sobre el hecho de que la introducción desde el exterior no era la única fuente de mano de obra esclava. Documentación del Archivo General de la Nación en México permite llegar a la conclusión de que el comercio interno suplía en parte y en momentos específicos el abasto desde afuera. De la Serna sostiene que la discusión sobre la cuestión cuantitativa del comercio negrero sólo se puede renovar a partir de investigaciones en fondos documentales no explorados aún, una tarea que debe ir a la par del mejoramiento de los métodos estadísticos. Por otra parte considera que, en lo que respecta a Nueva España, será clave la historia regional para avanzar en el estudio de la esclavitud y subraya una

nueva vertiente a seguir, la del impacto del comercio de esclavos en la economía individual.

Muy completo resulta el análisis que realiza Laura Muñoz de bibliografía y materiales primarios relativos a los puertos mexicanos del Golfo y sus actividades mercantiles, en los años veinte del siglo XIX. Comenta en primer lugar fuentes oficiales o públicas: fondos documentales del Archivo General de la Nación en México, en específico: Movimiento Marítimo y Aduanas Marítimas; Memorias de Marina, Reglamentos, Fuentes Consulares, Gacetas Oficiales, Trabajos de Reconocimiento de las Costas e Instalaciones Portuarias, Obras Cartográficas y Relatos de Viajeros permiten reconstruir el movimiento marítimo –si no en series completas, sí parciales– por medio del número, tipo y nacionalidad de los barcos que entraban y salían; del tipo, valor y procedencia de las mercancías comerciadas; del número y procedencia de los pasajeros, entre otros datos. La autora hace hincapié tanto en las posibilidades de explotación que ofrece dicha información, como en las limitaciones que puedan presentar, entre ellas los registros incompletos, imprecisos y no coincidentes. Por ejemplo, los valores de las mercancías variaban según la fuente, eran más altos si se trataba de registros aduanales, más bajos si era información consular. Tampoco era del todo conclusiva la bandera bajo la que entraba tal o cual barco; con el fin de conseguir rebajas en el pago de impuestos, muchas embarcaciones extranjeras izaban la bandera mexicana.

En conjunto, los materiales oficiales que comenta la autora, si bien no dejan llegar a cifras absolutas, permiten conocer tendencias en los montos de las exportaciones e importaciones y los resultantes ingresos fiscales; ofrecen información sobre los enlaces entre puertos mexicanos vía navegación de cabotaje y los vínculos comerciales con el exterior –aquí vale la pena destacar que los intercambios con Europa se hacían vía las islas del Caribe o los puertos estadounidenses. Entre las fuentes privadas que incluye Laura Muñoz en su análisis, están las notariales, sobre todo los testamentos y contratos, cuya utilidad para evaluar inversiones en el comercio exterior, conocer individuos interesados en él, e identificar redes familiares es más que conocida. El artículo comenta también investigaciones que se han basado en las fuentes mencionadas y concluye con una amplia bibliografía relativa a temas diversos de los puertos mexicanos.

En contraste con los demás artículos, el último se ocupa de un puerto y sus actividades mercantiles en el ámbito local. Se trata de Gibara, puerto de salida de la provincia de Holguín en el norte del oriente cubano. El trabajo es relevante por mostrar las peculiaridades de historiar un puerto pequeño, inmerso en la vida local de una región marginal de Cuba en el siglo XIX. Constituye una verdadera biografía de un puerto desde su nacimiento en 1817, cuando se hizo necesaria una rada permanente para la extracción de la creciente producción agrícola y forestal de la zona. El puerto y su hinterland conocieron una sostenida

prosperidad con base en el cultivo de azúcar y tabaco y en la extracción de maderas que hicieron crecer el valor de las exportaciones e importaciones de 72 340 pesos en 1827 a un poco más de 1 000 000 como promedio anual en el cuatrienio de 1861 a 1864. Gibara se convirtió en polo de inmigración interna y posteriormente proveniente de España. En 1893 se construyó con capital local una línea férrea que unía a Holguín con su puerto. Sin embargo, la prosperidad llegó a su fin con la guerra de 1895 que afectó los ingenios de la zona; sólo uno logró sobrevivir y transformarse en central. Gibara empezó a sufrir, además, la competencia de los puertos que se crearon junto a los centrales azucareros. La carretera central que atravesaba la isla de oeste a este, le restó también importancia como punto de enlace en las comunicaciones marítimas del país. De allí en adelante se instalaron la decadencia y la pobreza en este puerto oriental y su hinterland. Dicho proceso, parcialmente historiado, está documentado en archivos locales, como los del museo municipal, con sus protocolos notariales, y los de varias parroquias de Gibara; los archivos provinciales de Holguín y de Santiago de Cuba; el Archivo Nacional de Cuba y la Biblioteca Nacional José Martí, donde fondos diversos contienen información de valor sobre el puerto en cuestión.

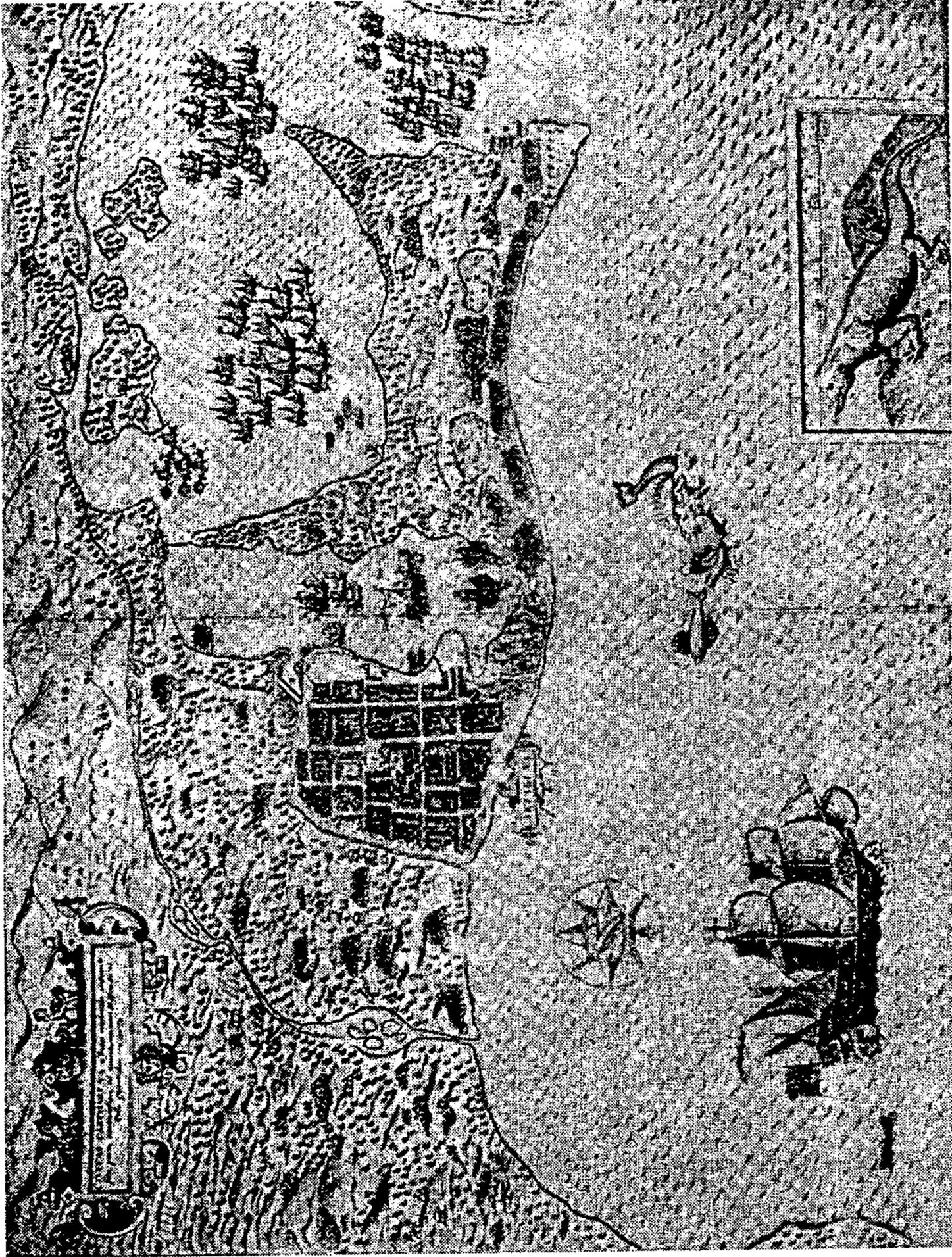
Evaluando de manera conjunta los cinco trabajos que componen la sección temática de este número, podemos concluir que, en cuanto al comercio colonial entre España y sus posesiones americanas, el peso del Archivo General de Indias sigue siendo fundamental; no obstante, los textos reunidos aquí dan a conocer una amplia gama de fuentes complementarias que provienen de repositorios nacionales, regionales y locales de los respectivos países hispanoamericanos. Con respecto al periodo nacional, cuyos primeros años se analizan para el caso de México, aparecen nuevas fuentes para medir el comercio exterior de los puertos del Golfo, como informes consulares, memorias y reglamentos, además de los tradicionales registros aduanales. Por otra parte, es importante recalcar que los trabajos en revisión son disímiles, pero se complementan en muchos elementos. Uno primero expone con todo detalle una sola fuente; tres comentan un conjunto de fondos documentales y otro constituye un análisis historiográfico referente a un tema específico. En cuanto a los espacios temporales contemplados, sólo uno se restringe a un periodo corto, de una década aproximadamente, ganando con ello profundidad; los demás abarcan de uno a tres siglos, teniendo así la posibilidad de ofrecer periodizaciones específicas y de analizar eventuales transformaciones de la documentación disponible. Si bien el tema central es el comercio legal de los puertos trabajados, cuyo estudio se sustenta en fuentes seriadas, por lo menos parcialmente, el contrabando no está ausente como tema relevante. En varios de los ensayos se dan pistas interesantes para abordar esta actividad ilegal, pero muy común tanto en épocas de la dominación española como en tiempos de la república.

Finalmente, en la sección “Miscelánea” incluimos el artículo de Maria Irene de Q. F. Szmrecsányi, en el que se analiza la labor historiográfica de Nestor Goulart Reis Filho. De su obra destaca el trabajo iconográfico titulado *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*, que consiste en un valioso rescate de imágenes urbanas del Brasil de los siglos XVI, XVII y XVIII. Szmrecsányi resalta el valor del trabajo de Goulart como un pionero en el análisis de la evolución urbana de Brasil, porque sus explicaciones nacen no sólo de fenómenos político-económicos, sino también de lo que la autora denomina una lectura de formas; análisis en que la imagen aparece como una fuente de análisis valiosa. Es decir, a partir del estudio histórico-arquitectónico de las construcciones coloniales, la autora plantea que Goulart desarrolló una interpretación original respecto a la urbanización brasileña entre 1500 y 1720, inspirada en el llamado “nacionalismo desenvolvimentista”. La idea central es que Brasil fue menos rural de lo que se acostumbra afirmar, incluso desde los primeros siglos de la colonia. Para la autora, Goulart es el primero en observar en el Brasil colonial núcleos urbanos con trazados regulares, reglamentos urbanísticos y manifestaciones de tradiciones populares en la organización del espacio.

Dentro de la misma sección “Miscelánea” presentamos el trabajo de Santiago Bliss referido al tránsito de la fiscalidad colonial a la fiscalidad nacional, con una dimensión regional/provincial, centrado específicamente en el caso de Tucumán, Argentina, entre los años 1852 y 1876. La acertada consulta de fuentes hemerográficas y de archivo –tales como presupuestos anuales de la provincia entre 1852 y 1872, los mensajes anuales de los gobernadores, la sección administrativa del Archivo Histórico de Tucumán y la prensa provincial, en especial el periódico *El Eco del Norte*– permite al autor cumplir con el objetivo central de su artículo. Es decir, analizar las relaciones entre el sistema fiscal y el proceso de formación del Estado en el ámbito provincial tucumano. Con ello contribuye al estudio del impacto que tuvo la construcción del orden liberal, tanto en sus aspectos políticos como sociales en la fiscalidad provincial. Bliss postula que las bases del sistema fiscal se logran afianzar en el periodo comprendido entre la sanción de la Constitución nacional de 1853 y el inicio del auge azucarero a mediados de los años setenta, sistema –dice el autor– que continuó vigente hasta entrado el siglo XX.

Como es habitual, cerramos el número con la sección “Bibliografía y hemerografía recientes” sobre nuevos trabajos de historia económica.

Johanna von Grafenstein  
 Coordinadora del número



Tomada de Francisco Morales Padrón, *Historia general de América*, Madrid, Espasa-Calpe, 1962, t. v, p. 574 (Manual de Historia Universal).