

Flujos comerciales en la cuenca Del Plata (s. XIX - s. XX). Ensayo teórico-metodológico desde las Perspectivas de red en arqueología.

Traba, Aniela Romina.

Cita:

Traba, Aniela Romina (2018). *Flujos comerciales en la cuenca Del Plata (s. XIX - s. XX). Ensayo teórico-metodológico desde las Perspectivas de red en arqueología. Comechingonia, 22 (2), 265-286.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/aniela.traba/8>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ppNy/KXd>



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

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

COMITÉ EDITORIAL

DIRECTOR

SEBASTIÁN PASTOR (CITCA-CONICET-Catamarca)

CO-EDITORA

ANDREA RECALDE (CEH-IEH-CONICET-UNC-Córdoba)

CONSEJO ASESOR

JESÚS ADÁNEZ PAVÓN (UNIVERSIDAD COMPLUTENSE-Madrid)

J. ROBERTO BÁRCENA (INCIHUSA-CONICET-UNCU-Mendoza)

LUIS F. BATE (ENAH-México)

LUIS BORRERO (IMHICIHU-CONICET-Buenos Aires)

FELIPE CRIADO BOADO (INCIPIIT-CSIC-Santiago de Compostela)

LEONARDO GARCÍA SANJÚAN (U. DE SEVILLA-Sevilla)

GUILLERMO MENGONI GOÑALONS (ICA-UBA-CONICET-Buenos Aires)

AXEL NIELSEN (INAPL-CONICET-Buenos Aires)

GUSTAVO POLITIS (INCUAPA-CONICET-UNCPB-Olavarría)

MYRIAM TARRAGÓ (M. ETNOGRÁFICO-UBA-CONICET-Buenos Aires)

HUGO YACOBACCIO (ICA-UBA-CONICET-Buenos Aires)

EVALUADORES PARA ESTE NÚMERO

Laura Beovide (Centro de Investigación Regional Arqueológica y Territorial, DICYT, MEC); Juan B. Belardi (CONICET, UNPA-UARG); Manuel Cueto (CONICET, UNLP); Violeta Di Prado (CONICET, UNLP); Nora Franco (IMHICIHU-CONICET, UBA); Valeria Franco Salvi (IDH-CONICET); Soledad García (CONICET, UNLP); Marco Giovannetti (CONICET, UNLP); Carlos Landa (CONICET, UBA); Lorena L'Heureux (IMHICIHU-CONICET); Leandro Luna (CONICET, UBA); Laura Marchioni (CONICET, UNLP); Ana Meléndez (CITCA-CONICET); Reinaldo Moralejo (CONICET, UNLP); Eduardo Moreno (CENPAT-CONICET); Fernando Santiago (CADIC-CONICET); Verónica Schuster (CENPAT-CONICET); Jorge Suby (INCUAPA, CONICET); Angélica Tivoli (CADIC-CONICET); Martín Vázquez (CADIC-CONICET); Verónica Williams (IDECU-CONICET, UBA); Francisco Zangrado (CADIC-CONICET).

Índice

| | |
|---|-----|
| <i>Presentación</i> | 3 |
| Dossier: "Arqueología de cazadores recolectores de ambientes costeros y litorales del Cono Sur" | |
| 1. Presentación | 5 |
| Por: <i>Pablo Ambrústolo y Miguel Ángel Zubimendi</i> | |
| 2. Análisis de las fracturas de huesos largos de guanaco del sitio El Rincón. Península de Puerto San Julián, Santa Cruz. | 9 |
| Por: <i>Catalina Valiza Davis, Manuel Cueto y Rafael Paunero</i> | |
| 3. Coexistencia de tres modalidades de entierro humanas durante el Holoceno tardío en la costa norte de Santa Cruz: el caso de los entierros El Zanjón 3, Shag y El Amanecer. | 37 |
| Por: <i>Leandro Zilio</i> | |
| 4. De datos y datas. Primeros fechados del sitio Laguna Blanca (Canelones, Uruguay) y su relación con el contexto local y regional. | 61 |
| Por: <i>Carina Erchini, Marcela Tobella, Alejandro Ferrari y Mercedes Sosa</i> | |
| 5. Distribuciones espaciales de concheros en la costa norte de Santa Cruz, Patagonia Argentina: características del registro arqueológico y uso del espacio litoral por poblaciones cazadoras-recolectoras. | 81 |
| Por: <i>Heidi Hammond</i> | |
| 6. Explotación de pinnípedos en abrigos rocosos de la costa norte de Santa Cruz (Patagonia Argentina): tendencias iniciales. | 113 |
| Por: <i>Pablo Ambrústolo y Marcelo Beretta</i> | |
| 7. Indagando sobre prácticas alimentarias en la costa del Río de la Plata a través del estudio de residuos orgánicos en tiestos cerámicos | 135 |
| Por: <i>María Clara Paleo, Mercedes Pérez Meroni, Fiorella Menestrina y Lilian Romero</i> | |
| 8. La presencia de aves en el registro arqueológico de la costa norte de Santa Cruz | 167 |
| Por: <i>Miguel Ángel Zubimendi y Marcelo Beretta</i> | |
| 9. Tecnología lítica de cazadores-recolectores costeros: el análisis funcional de un conjunto de raspadores del sitio Alero 4 (costa norte de Santa Cruz, Argentina). | 199 |
| Por: <i>Pablo Ambrústolo y Alicia Castro</i> | |
| Artículos | |
| 1. La creación de una deidad: el caso de la doncella del Llullaillaco. | 217 |
| Por: <i>M. Belén Velardez Fresia</i> | |
| 2. La orientación del ushnu de "El Shincal de Quimivil" (Catamarca, Argentina) | 251 |
| Por: <i>Gustavo Corrado y Sixto Giménez Benítez</i> | |

| | |
|--|-----|
| 3. Flujos comerciales en la cuenca del Plata (S. XIX - S. XX). Ensayo teórico- metodológico desde las perspectivas de red en arqueología. Por: <i>Aniela Traba</i> | 265 |
| <i>Normas editoriales</i> | 287 |

**FLUJOS COMERCIALES EN LA CUENCA DEL PLATA (S. XIX - S. XX).
ENSAYO TEÓRICO-METODOLÓGICO DESDE LAS
PERSPECTIVAS DE RED EN ARQUEOLOGÍA.**

**COMMERCIAL FLOWS IN THE RÍO DE LA PLATA BASIN (XIXth
AND XXth CENTURIES). THEORETICAL-METHODOLOGICAL
ESSAY FROM THE NETWORK PERSPECTIVES IN ARCHAEOLOGY.**

Aniela Traba

Centro de Arqueología Urbana (IAA, FADU, UBA) - CONICET. Av. Intendente Güiraldes
2160, (1428) Buenos Aires, Argentina, anielatraba@yahoo.com.ar

Presentado: 04/03/2018 - Aceptado: 10/12/2018

Resumen

En este trabajo se desarrolla como propuesta teórico-metodológica el abordaje de la distribución espacial de los flujos comerciales en el sector rioplatense de la Cuenca del Plata desde una perspectiva de redes. A partir de los antecedentes teóricos de distintas disciplinas, de bibliografía historiográfica y de fuentes escritas éditas, se definen a las ciudades-puerto, entre otras, como nodos territoriales, cuyos enlaces se expresarán en dos mapas comparativos para la segunda mitad del siglo XIX y para principios del siglo XX. A partir de allí se delinearán la estructura general de esta red de intercambio, destacando la posición hegemónica del denominado complejo comercial del Plata durante el periodo de estudio. Finalmente, se propondrán algunas líneas de investigación arqueológicas a desarrollar en el futuro, buscando contribuir, desde las nociones de red, al estudio de la circulación de la cultura material y las prácticas de consumo en el área.

Palabras clave: *cultura material - espacio - ciudades-puerto - arqueología del mundo moderno*

Abstract

On this paper I will develop a theoretical and methodological approach to the spatial distribution of trade flows in the River Plate sector of River Plate Basin, from a network perspective. Based on the theoretical background of various disciplines, historiographic bibliography, and edict written sources, port-cities, among others, are defined as territorial nodes, whose links will be expressed on two comparative maps for the second half of XIXth c. and the beginnings of XXth c. From there, the general structure of this trade networks will be traced, highlighting the hegemony of the "River Plate trading complex" position during the study period. Finally, I'll propose some future archaeological research lines, seeking to contribute to the analysis of material culture flows and consumption practices on the area, based on networks concepts.

Key words: *material culture - space - port cities - modern world archaeology*

Introducción

El trabajo que será aquí desarrollado se enmarca en un proyecto doctoral que busca analizar las prácticas de consumo en tres ciudades del área sur de la Cuenca del Plata (Buenos Aires, Baradero y Montevideo) en la segunda mitad del siglo XIX e inicios del siglo XX, a través de la comparación de registro arqueológico vítreo y cerámico proveniente de rellenos de descarte colectivos de cada locación, conjuntamente con el registro de otras fuentes históricas. Como parte de esta tarea, se propondrá un acercamiento teórico-metodológico basado en las nociones de red, para comenzar a abordar la espacialidad de las relaciones de circulación y consumo de la cultura material por el área.

Desde una revisión multidisciplinaria (antropológica, geográfica, e historiográfica), se presentará el enfoque de redes, con vistas a construir un mapa descriptivo que exprese los flujos de circulación y comercio en distintas escalas. Para ello, se presentarán antecedentes bibliográficos como complemento de fuentes históricas editas, en pos de establecer líneas de trabajo para el futuro análisis de la cultura material dentro de estas redes de intercambio.

Las redes, el espacio y el registro arqueológico, algunas definiciones

Una red se define como un sistema de relaciones por el cual se articulan nodos. Los *nodos* son entidades atómicas y discretas que representan un concepto de red, pueden consistir en distintas entidades según el fenómeno que se aborde y además constituirán la unidad de análisis del estudio de red (sean artefactos, motivos decorativos, sitios, regiones arqueológicas, etc.) (Collar et al. 2015). Cómo aquellos se enlazan es una pregunta primordial, así, estos enlaces son líneas entre un par de nodos que representan algún tipo de relación entre ellos, pudiendo ser ésta dirigida o no dirigida, equilibrada o no (Collar et al. 2015). En el caso aquí trabajado, se entenderá como *enlace* a la circulación de la cultura material, vinculada al flujo comercial.

Todo estudio de red implica un proceso analítico de abstracción de datos empíricos en conceptos y luego su traducción en datos de red mediante la *representación* (en nodos, enlaces y combinaciones de estos). Finalmente se genera una *visualización*, la representación gráfica de los datos de red; para ello se utiliza en general la ayuda de *softwares* (como Netlogo, Gephi, Visone, SIGs) según el tipo de visualización que se pretenda obtener, aunque también esta tarea puede consistir en la realización de un croquis descriptivo del fenómeno en estudio. La definición de esas abstracciones implicará que el/la investigador/a delinee límites, comportamientos y la relevancia de cada una de ellas. Este proceso puede significar tanto la *traducción* de datos arqueológicos o históricos en datos de red, como también, ante la ausencia de suficientes datos empíricos, puede permitir representar

formalmente hipótesis, analizarlas y explorar sus implicancias, y/o especificar las configuraciones de red que se esperaría ver si nuevos datos arqueológicos se obtuvieran en el futuro (Collar *et al.* 2015).

En este trabajo los nodos serán las ciudades, en particular las ciudades-puerto, y adicionalmente otras locaciones internas relevantes (como pasos, postas, aduanas). Al mismo tiempo, la circulación de bienes y productos será una de las relaciones primordiales que unan estos nodos en el espacio. Estos enlaces pueden presentar además distintas propiedades que reflejen relaciones económicas y/o de poder (Collar *et al.* 2015).

Los análisis de redes brindan además la ventaja de incorporar múltiples escalas (conceptuales y/o geográficas) a la interpretación (desde las redes ego-centradas –como las intrasitio-, a las regionales por ejemplo), permitiendo la abstracción, combinación y visualización de las relaciones entre distintos conjuntos de cultura material (Collar *et al.* 2015).

La investigación se organizará aquí en base a unidades analíticas –nodos territoriales (*sensu* Enrique 2015), como las ciudades- que poseen un sustento geográfico, lo cual lleva a la necesidad de definir ciertos conceptos vinculados a la espacialidad. Por ello, se toma la noción de *espacio* de Haesbaert (2013), entendido como una construcción social, concreta y material, que resulta de una apropiación de la “naturaleza” de la cual las relaciones sociales son parte constituyente. Según se configuren estas relaciones en y con ese espacio, se producirán territorialidades diversas.

En el mismo sentido, Raffestin (2011) plantea que la territorialización del espacio se da como resultado de la acción –concreta o abstracta- de un actor. El espacio físico se delimita y transforma “*por las redes, circuitos y flujos instalados en él: rutas, canales, vías de tren, circuitos comerciales y bancarios (...)*” (Lefebvre 1978, en Raffestin 2011:102). El territorio es un espacio en el que se ha proyectado trabajo, energía e información y que, en consecuencia, revela relaciones marcadas por el poder (que define relaciones jerárquicas entre los puntos, cuáles se unen por líneas, dónde se limita el plano, etc.), que toman sentido a partir de los intereses y acciones de agentes, sociedades, o estados (Raffestin 2011).

El resultado de la representación y organización del campo operatorio de los actores constituye para el mismo autor un sistema territorial; es decir, los agentes han procedido a distribuir superficies, implantar nudos y construir redes, con “modelos aleatorios, regulares o concentrados” y respondiendo al “*factor distancia [-física, temporal, económica, social, etc.-] y a su complemento: la accesibilidad*” (Raffestin 2011: 106). De estos elementos estructurales de la práctica espacial surgen o se manifiestan las relaciones de poder: “[los] sistemas de tramas,

nudos y redes, organizados jerárquicamente, permiten asegurar el control sobre lo que puede ser distribuido, asignado y/o poseído" (Raffestin 2011: 107). Para Ingold (2007: 75, 81) este tipo de redes habla de la apropiación del espacio, y se relaciona con el proyecto colonial y la imposición de rutas que conectan nodos de poder o de relevancia estratégica, generando "líneas de ocupación", que conectan y dividen la superficie en territorios caracterizados por una "movilidad de transporte".

Tomaré estas ideas para abordar el estudio de las redes comerciales y su transformación, las cuales se entiende responden a los intereses y prácticas de distintos actores, entre ellos el estado. Estos intereses plasmados en la práctica espacial, involucran o surgen de la circulación de cultura material, la cual *"no solamente refleja y es producto de las relaciones sociales: también ayuda a crearlas y concretizarlas (...), extendiendo el espacio más allá del ámbito local, lo que a su vez se transforma en recursos de poder"* (Lazzari 1999, en García-Albarido 2013: 49). La distribución de la producción y el consumo de ciertos objetos se vuelven aspectos fundamentales de la organización espacial y la construcción de sistemas territoriales. Dentro de estos sistemas, me centraré en los nodos territoriales (Enrique 2015: 144), que son áreas de importancia estratégica donde confluyen personas, recursos, intereses y significados, que se interrelacionan entre sí y con otras regiones; constituyen *"lugares de poderes, pero también lugares de referencia cuya posición se determina de manera absoluta o relativa"* (Raffestin 2011, 110).

Los límites de estas escalas o áreas de ejercicio, se piensan como zonales más que lineales, y no responden necesariamente a la sede de una soberanía, sino que pueden implicar actividades económicas o culturales que se agotan de forma progresiva en el territorio (Raffestin 2011). Así, las fronteras entre estos campos se entenderán en su sentido más dinámico, *"como entramados de relaciones entre distintos grupos, cuyos espacios se definen por la circulación, el intercambio y los mestizajes biológicos y culturales"* (Nacuzzi y Lucaioli 2014: 62) y en las cuales las tramas se superponen. Resulta primordial adoptar una concepción multiescalar del territorio, para trabajar con macroterritorios (vinculados a las grandes estructuras político-económicas) y microterritorios (ya que las prácticas de poder se manifiestan en todo tipo de relación social) (Haesbaert 2013).

Análisis del sistema de intercambios en la cuenca del Plata (s. XIX - s. XX)

El escenario geográfico en el que me situaré es la Cuenca del Plata, sistema fluvial que incluye territorios en los actuales países de Brasil, Paraguay, Uruguay, y las regiones del Norte, Mesopotamia y Pampa Húmeda de Argentina, cuyas venas de articulación las representan los ríos Paraguay-Paraná y Uruguay, que confluyen al Río de la Plata. El área de estudio delimitada para el proyecto de investigación doctoral es el sector sur de esta

cuenca, recorte construido metodológicamente que se centra en el área rioplatense, proponiendo su relación en un complejo económico regional y mundial, cuyas fronteras políticas han sido cambiantes y permeables.

Mi unidad de análisis fundamental corresponde a las ciudades-puerto, entendidas como nodos, respondiendo tanto a las características del registro arqueológico a estudiar (descartes colectivos), como a las fuentes históricas a utilizar (estadísticas nacionales). Los límites que demarcan a las propias ciudades de los espacios circundantes –pero que a su vez los vinculan entre sí- funcionarán como fronteras desde el punto de vista metodológico, entendiendo que constituyen espacios de transición entre las zonas de influencia de redes y nodos específicos, espacios de superposición de flujos, de circulación e intercambios. Adicionalmente aquí se presentarán otras locaciones de relevancia para abordar el contexto regional a una escala mayor.

La región rioplatense y su red de influencia comercial

La estructuración del espacio será considerada con base en el establecimiento de las rutas de circulación oficiales, un sistema en red que conectó una serie de nodos territoriales (de distinto tamaño, peso relativo, poder económico y político, poblacional, etc.), cuyas relaciones se establecieron a partir del flujo de personas y de cultura material. Ciudades, puertos, aduanas y receptorías, postas y centros de producción/extracción constituirán estos centros territoriales de confluencia; y como plantea Enrique (2005: 145), aún en el caso de que “(...) sus interrelaciones no fueran jerárquicamente distribuidas, el papel desempeñado por cada nodo habría incidido para generar un paisaje organizado diferencialmente, según los actores sociales considerados”.

A los efectos de realizar una comparación de las transformaciones de estos flujos a lo largo del tiempo, se tomarán para analizar dos momentos: la segunda mitad del XIX y sus antecedentes, y el comienzo del siglo XX (1900-1914). Estos periodos responden a la división temporal factible de realizar a partir de los contextos históricos involucrados y la cristalización de ciertos cambios estructurales. Como se desarrolló al inicio, se considera la relevancia de varios factores en los procesos de territorialización, entre ellos la presencia estatal, la cual logra estabilizarse especialmente en la segunda mitad del siglo XIX en términos de organización nacional. Paralelamente a estos cambios políticos, el creciente desarrollo del modelo agro-exportador imprimió fuertes transformaciones económicas, nuevas necesidades y demandas, así como un aumento poblacional exponencial. A escala global, se suman a esto los efectos de la industrialización europea, todo lo cual actuó como un caldo de cultivo para la transformación de las relaciones territoriales. La comparación con un segundo período se basa en las características de la acción de los estados-nación ya

consolidados, de la mano de otros cambios socio-económicos (sociedad de masas, economía de consumo) y tecnológicos (explosión de los ferrocarriles y la energía del vapor), que colaborarían en la modificación de la estructura territorial del área.

A- Segunda mitad del siglo XIX y antecedentes

Durante el Viejo Régimen los puertos tuvieron un rol fundamental en los espacios geoculturales creados por el Imperio Español en América, canalizando el flujo comercial que dependía de los navíos para transportar grandes cantidades de carga. Al comenzar el siglo XIX la Carrera del Paraguay enlazaba el eje Atlántico, basada en el transporte fluvial por los ríos Paraguay-Paraná-Río de la Plata, con las ventajas asociadas a la capacidad de carga, baratura y velocidad de las naves (Rosal 2000). Esta vía era navegable prácticamente en toda su extensión, y permitía evitar las dificultades del camino terrestre, conectando el Paraguay con Buenos Aires y Montevideo (Paredes 2014).

El “complejo portuario rioplatense” definido por F. Jumar (2012) para el siglo XVIII, integraba ambas orillas del Río de la Plata, ofreciendo una serie de ciudades-puerto (Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo, las principales) que además de funcionar como intermediarias constituían mercados en sí mismos, asociados a diversas actividades y servicios. Durante todo el siglo XIX, Buenos Aires y Montevideo compitieron por el objetivo de hegemonizar de manera excluyente el manejo del tráfico ultramarino a través de sus puertas, para satisfacer su demanda de manufacturas y para aumentar sus arcas con las rentas de aduana (Schmit y Rosal 1999). El control del comercio en esta zona era de gran importancia ya que allí convergía, por vías terrestres, fluviales y marinas, una vasta red de circuitos comerciales.

Al transcurrir el siglo, el crecimiento de la infraestructura civil, comercial y política en la costa atlántica sur, produjo un desarrollo mucho más denso de aquella red, ya que la misma comenzó a formar parte de las políticas de los gobiernos locales independientes, sumadas a los intereses regionales. La navegación de los ríos interiores fue una de las disputas políticas clave en el funcionamiento del complejo portuario, en la cual la Confederación Argentina buscó obstruir la conexión internacional de los puertos de la Banda Oriental y del Paraguay, reservando los servicios de intermediación a Buenos Aires (Rosal 2000). El comercio fronterizo entre la región de Rio Grande do Sul y el área cisplatina se acrecentó en gran medida a partir del Tratado de Libre Navegación firmado en 1852 (Machado Silva *et al.* 2010), lo que promovió la entrada de mercancías europeas y el traslado de productos regionales entre Paraguay, Brasil y el litoral rioplatense (Machado Silva *et al.* 2010; Volkmer 2011).

Las aduanas, espacios de articulación comercial entre las distintas soberanías, conformaron puntos de intercambio de productos, por los cuales las mercaderías debían pasar para ser distribuidas al resto del territorio. Ya desde la década de 1820 Buenos Aires y Montevideo comenzaron a aplicar distintas estrategias arancelarias buscando atraer las importaciones a sus respectivos puertos y así incrementar la oferta de productos y los ingresos aduaneros, que representaban en ambas ciudades no menos del 60% de las rentas públicas estatales (Schmit y Rosal 1999). Para mediados del siglo, el puerto de Buenos Aires ejercía una supremacía en el comercio de importación y exportación, siendo uno de los factores internos primordiales la existencia de un *hinterland* en continua expansión que lo abastecía de bienes de exportación con grandes niveles de producción, obteniendo mayor atención extranjera hacia su puerto; a ello se sumaba una amplia infraestructura financiera para la importación (Schmit y Rosal 1999).

Esta segunda mitad del siglo XIX fue testigo así mismo de un continuo crecimiento urbano, que se acrecentaría fuertemente hacia el final del periodo. Estas ciudades proveían de bienes y servicios para un mercado en expansión, a la vez de constituir un lugar de residencia de poblaciones locales y migrantes (tanto internas como externas) que buscaban insertarse en el mercado laboral (Bértola 2000; Hora 2010). Algunas ciudades crecieron específicamente alrededor de puertos que encauzaban los productos de sus nuevas colonias agrícolas (como en el caso de Baradero), mientras otras comenzaron a desarrollar adicionalmente sus industrias livianas y mercados internos (como Buenos Aires, Montevideo, o Rosario).

Por su parte, el comercio exterior entre Argentina y Uruguay y de estos países con las naciones de Europa, Norte América y Brasil era extenso y fluido. En 1867 varias líneas de vapores partían de Buenos Aires hacia Rosario, con escalas en los puertos de ambos márgenes del Paraná; cada uno constituía un centro de comercio, para los cuales se embarcaban mercaderías en Buenos Aires, mientras que sus productos se enviaban a aquella ciudad o a Montevideo (Latham 1867), para luego ser cargada una parte en buques extranjeros. Para 1860 sólo había una línea de vapores de ultramar, mientras en 1876 ya se contaban diez. En 1867 conectaban Argentina, Uruguay y Brasil con destinos transatlánticos como Inglaterra, Países Bajos y Portugal, llevando en todos los casos tanto pasajeros como cargas (Mulhall y Mulhall 1876). Estos viajes podían conectarse vía interior con Paraguay, a la vez que se unían con la ruta de vapores del Pacífico, que conectaba con Chile, Bolivia, Perú y destinos del norte como Panamá, México y aún San Francisco (García-Albarido 2013) (Figura 1).

Los puertos del complejo rioplatense ya constituidos como destinos y escalas de estas rutas, acentuaron su desarrollo en tanto nodos territoriales y centros de redistribución; en la figura 1 se indican las aduanas vigentes en Argentina y Uruguay para fin de siglo, según las fuentes disponibles. Asimismo en este período, y gracias al comercio internacional

abierto a la libre navegación por el río Uruguay, cobró mucho dinamismo la integración económica y social del litoral rioplatense con el oeste de Rio Grande do Sul, mostrando una vinculación comercial casi exclusivamente con los puertos de la Cuenca del Plata (Volkmer 2011). Por su parte, tratados comerciales entre Paraguay y Brasil (finalizada la Guerra del Paraguay, 1864-1870), permitieron adicionalmente la libre navegación de esta bandera por toda la extensión del río Paraguay, conectando de esta forma toda la región del Mato Grosso con los puertos del Río de la Plata y el comercio exterior ultramarino (Ronco 2007).

En cuanto a la circulación terrestre, el espacio rioplatense contó desde el período colonial con un itinerario Real de Postas, que estableció tres grandes ejes de conexión entre las regiones del virreinato y el puerto: la Carrera del Norte, la Carrera del Cuyo y la Carrera del Paraguay (fluvial principalmente) (Rosal 2000). Una red de ciudades, villas y postas facilitaba el transporte de productos a mula y carretas por estas rutas (Lacoste *et al.* 2014) (Figura 1).

Las ciudades involucradas serán entendidas también como nodos territoriales, a los cuales confluían flujos comerciales desde el Pacífico, el norte andino, y el Atlántico. Por ejemplo, para la década de 1830, Córdoba fue la provincia que más *convoyes* envió y recibió (Rosal 2000), planteando entonces su peso como nodo territorial del nuevo panorama económico. A su vez, muchas ciudades portuarias fueron incrementando su flujo comercial, sea por intermediar en el transporte de mercaderías y productos de otras locaciones, o sea por constituir centros productores en sí mismos.

El complejo portuario rioplatense ingresaba un gran volumen de mercancías que circulaban desde la costa de Colonia del Sacramento y Montevideo hacia el interior oriental por Maldonado y por el río Uruguay hacia el interior de Rio Grande do Sul; y desde Buenos Aires por la costa a la campaña norte y del sur, y hacia el interior alcanzando las rutas a Córdoba y Cuyo (Jumar y Paredes 2008). A pesar del vigor de las rutas terrestres, no dejaron de ser notorios los altos gastos y demoras, y las dificultades como el clima y ambiente, el estado de los caminos, los ataques indígenas, las montoneras gauchas, los bandoleros, las coyunturas de mercado, etc. (Rosal 2000).

Para 1860-1870 el transporte terrestre seguía implicando mayores costos que el fluvio-marítimo, tal como se observa en los siguientes testimonios:

“Excepto en las líneas de los ferrocarriles, casi todo el transporte de mercaderías y productos para la campaña, se hace en grandes y toscas carretas” (Latham 1867:33); “El vino blanco de Mendoza es muy conocido: algunos años la cosecha de uvas es tan abundante que no hay barriles para el vino y se pierde la mitad por no haber mercado, desde que el costo de flete

hasta Buenos Aires es enorme”; “Falta solamente el ferrocarril proyectado entre Totoralejos y la Rioja para que los vinos de la Rioja hagan competencia con los importados de Europa” (Mulhall y Mulhall 1876: 131,157).

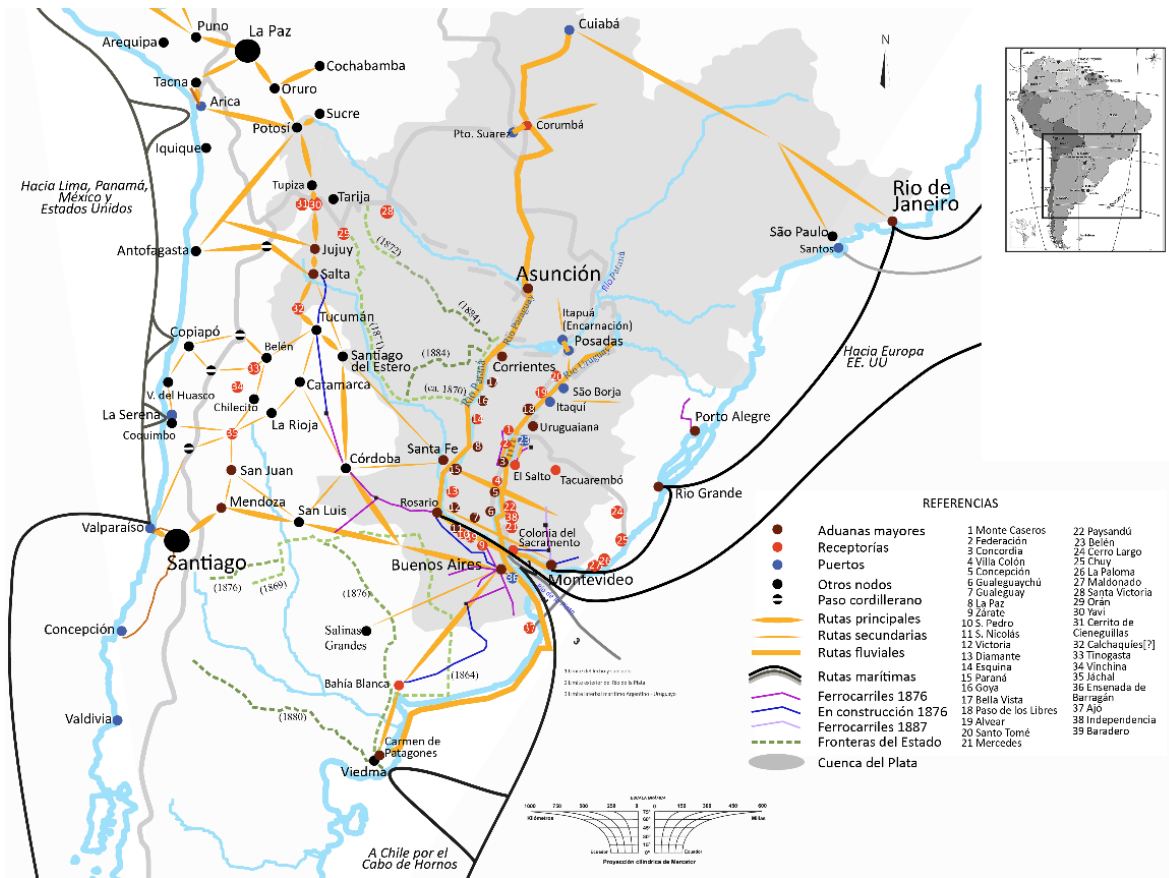


Figura 1. Principales nodos y rutas de la red comercial del Cono Sur, segunda mitad del XIX.

Fuente: elaboración propia, fondo de imagen planisferio SGM.

En este período se suma también la extensión de las primeras líneas de larga distancia del ferrocarril, que acentuó más aún la posición articuladora de Córdoba en el flujo de circulación; en 1876 contaba con tres ferrocarriles: *“hay comunicación diaria [con] Rosario por el Central Argentino, haciendo el viaje en 12 horas, y recién se ha dado al tráfico la mitad de la línea [Central del Norte] que va a Tucumán (...), entonces se podrá ir a Tucumán en un día”* (Mulhall y Mulhall 1876: 115). En 1895 la red ferroviaria se extendía por 14.116 km, transportando una carga total de más de nueve millones y medio de toneladas, mientras en su inicio en 1857 sólo transportaba 2000 toneladas (Pillado 1914: 20) (figura 1). Hacia 1876 y al otro lado del Río de la Plata, había solo una línea completa de ferrocarril, que iba desde la capital uruguaya hasta Durazno (220 kilómetros); al finalizar la década de 1880, Uruguay contaba

con cuatro líneas de trenes, tres de las cuales partían desde Montevideo (Mulhall y Mulhall 1876) (Figura 1).

La Figura 1 resume gráficamente la estructura de conexiones comerciales identificada a partir de los antecedentes bibliográficos y del análisis de las fuentes escritas éditas. Se tuvieron en cuenta las principales rutas terrestres carreteras, las vías fluviales y marítimas y la extensión de los ferrocarriles en sus distintas etapas de construcción. Los nodos representados se eligieron en base a su funcionamiento como paradas, puertos o estaciones de cada medio de transporte, y por otro lado al estudio de las publicaciones estadísticas del comercio exterior de la época (Mulhall & Mulhall 1876; Latham 1867; ECNRA 1886; DEG 1887; DGFPS 1890), sintetizando aquellos puertos y aduanas en funcionamiento para el período. Vale aclarar que estas vías de circulación representan fundamentalmente aquellas relevantes para la sociedad criollo-europea y sus estados.

B- Principios del siglo XX (1900-1914)

En este momento se encuentra en apogeo la expansión del sector agro-exportador en todo el área, conjuntamente con la inversión diversificada de capitales en distintas esferas de actividad, potenciando a su vez la inversión en infraestructura civil por parte de los estados consolidados (Bértola 2000; Hora 2010). Las ciudades tuvieron los mayores niveles de crecimiento, tanto económico como poblacional, y los puertos particularmente también fueron foco de modificaciones estructurales y de modernización; este es el caso del Puerto Madero en Buenos Aires, la cual potenció su rol como centro portuario, comercial y financiero (Hora 2010).

Los puertos cobraron así una gran relevancia en el cambio de siglo respecto al comercio exterior internacional. Por ejemplo, para 1911 Buenos Aires tenía el 9° lugar del mundo en cuanto a la medición del comercio internacional en dólares, siendo el primer puerto de América Latina, y seguido por ciudades como Río de Janeiro (38°), Rosario (45°), Montevideo (50°), Valparaíso (54°), La Plata (56°), y Bahía Blanca (57°) (DGCE 1912, 56-57).

A partir del análisis de las estadísticas del comercio exterior se observa que el comercio medido en \$ oro ubica los puertos de la provincia de Buenos Aires y de Santa Fe como los centros más importantes (DGCE 1912), manifestando el peso del complejo rioplatense y el gran crecimiento comercial y poblacional de sus puertos intermedios. Este escenario se replica en Uruguay, con altos valores de comercio exterior centrados en la aduana de Montevideo y las receptorías del río Uruguay (DGE 1901; Pillado 1914).

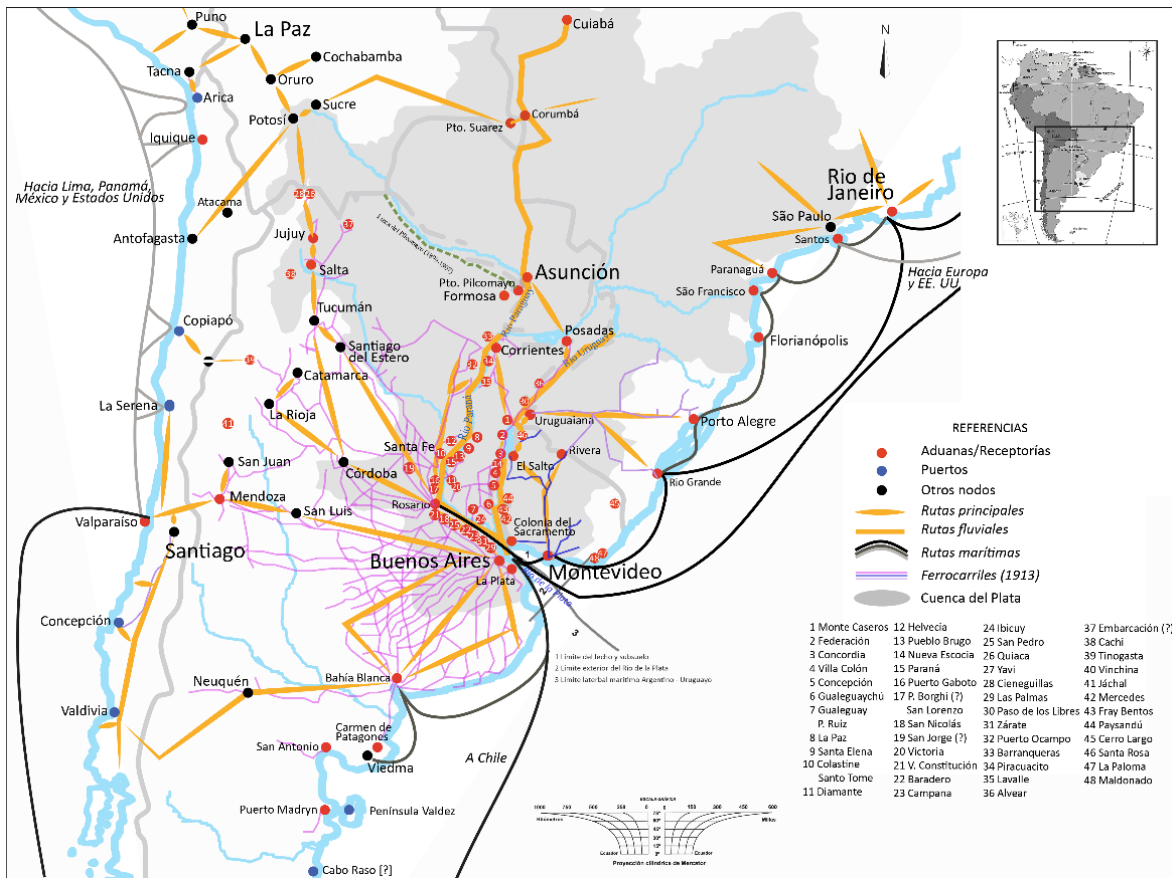


Figura 2. Principales nodos y rutas de la red comercial del Cono Sur, 1900-1915.
Fuente: elaboración propia, fondo de imagen, planisferio SGM.

Por su parte, en el inicio del siglo XX la gran explosión del ferrocarril en Argentina redujo notablemente los tiempos y costos del transporte terrestre; por ejemplo, el viaje Bs. As.-Tucumán se redujo a 1 día en vez de los 69/75 días que llevaba el camino en la primera mitad del siglo XIX (Mulhall y Mulhall 1876). Una proliferación de líneas conectó gran parte del territorio centro-norte argentino, e incluso algunos circuitos patagónicos (Figura 2). Varias de estas arterias ferroviarias siguieron los viejos caminos carreteros, y otras comenzaron a desarrollarse, producto a su vez del arrinconamiento de los pueblos indígenas y la expansión de la frontera del Estado. En 1913 la carga acarreada por esta red fue de 43 millones de toneladas, con más de 80 mil pasajeros al año, y una extensión de 33 mil kilómetros habilitados (Pillado 1914: 20), mostrando una notable concentración de la conectividad dentro de la provincia bonaerense. Uruguay también extendió sus vías de ferrocarril (aunque con una densidad mucho menor) y llegó a conectar el puerto de Montevideo con la frontera N y NO, enlazando la circulación directa hacia Brasil (y la red ferroviaria de Rio Grande) y hacia el litoral del río Uruguay respectivamente (AFE 2017).

En la Figura 2 se detallan las principales rutas comerciales de navegación, junto a los puertos y aduanas de Uruguay y Argentina identificados en las estadísticas del comercio exterior de cada país (DGE 1900, y DGCE, 1912, respectivamente). Se incorpora a ello los demás puertos involucrados en el tránsito marítimo internacional, las vías terrestres que la historiografía señala como vigentes y finalmente la reconstrucción de las redes ferroviarias regionales a partir de las fuentes éditas.

Resultados: aproximación gráfica al sistema de redes comerciales

A partir del análisis de los datos relevados precedentemente y de la observación de las relaciones espaciales identificadas adoptando una perspectiva de red, se propone sistematizar los resultados en un diagrama descriptivo de las redes comerciales para los dos periodos históricos ya definidos. Esta síntesis es plasmada en la Figura 3, la cual pretende generar una representación de la estructura general de las conexiones de intercambio que sirva como disparador para análisis ulteriores de la cultura material en cada región.

Para realizar este gráfico se han adoptado algunos conceptos teórico-metodológicos de utilidad interpretativa como la noción de región. Estas regiones, si bien involucran un sustrato geográfico, no implican fronteras precisas e inamovibles, ni se definen por los límites político-administrativos únicamente, sino que consisten en “(...) *espacios humanizados singulares, que son modificados y se reestructuran, precisamente, a través de la actividad humana*” (Campi 2005, en Volkmer 2011: 2). Aquí se plantearán regiones que refieren, en primera instancia, a espacios de fuertes vinculaciones económicas entre sus nodos constitutivos.

Asimismo, se definen complejos, entendiendo por ello al conjunto de componentes enlazados con cierta unidad, que puede incluir tanto regiones, como nodos, o países. Se intenta transgredir las fronteras de estos componentes para entender su relación en una escala más amplia, basada fundamentalmente en los vínculos económicos. Su caracterización como complejos sociales, territoriales, o de cualquier otra índole, quedaría por desarrollarse en un análisis más profundizado.

Como se indica en la Figura 3, los ejes de comercio colonial se mantuvieron en general en la segunda mitad del siglo XIX, mientras proliferaron las conexiones y nodos muy especialmente en el litoral Uruguay-Paraná. El sector rioplatense profundizó su interconexión con las regiones brasileñas, a la vez que se marcaron lazos más estables con la región de Pampa-Patagonia, especialmente hacia el final del periodo. El nodo de Córdoba se destaca como un polo articulador de las principales rutas terrestres en el enlace de los

complejos Nor-Cuyano y del Plata, y por ende, como un destacable mercado de intercambio en el cual se superponen las fronteras económicas de aquellos complejos. Su relevancia se evidencia además por la concentración de líneas del ferrocarril allí desarrolladas, las cuales se orientan para unir los complejos y el área sur del Paraná con el puerto de Buenos Aires. El eje Pacífico sur centrado en Chile también muestra un desarrollo de nodos territoriales y el crecimiento de Valparaíso como otra fuente directa de intercambio ultramarino, equilibrando en alguna medida así las entradas de mercancías europeas y norteamericanas al cono sur, encauzadas previamente por el Atlántico (Figura 3).

De esta manera, y a partir de las observaciones realizadas, se propone ampliar espacial y temporalmente la idea del “complejo portuario rioplatense” de Jumar (2012) para el siglo XVIII en el área, adoptando la definición teórica de un complejo comercial del Plata, que incorpora los territorios de las nuevas repúblicas del siglo XIX: Paraguay, Argentina, sur de Brasil y Uruguay, con el Río de la Plata como uno de los principales centros de intercambio ultramarino del cono sur americano. Por otra parte, se define otro complejo comercial Nor-Cuyano que, siguiendo la orientación andina argentina, mantiene una vinculación más directa con las economías del Pacífico.

El segundo período se destaca por la subdivisión de territorios y la generación de economías regionales con las cuales el flujo comercial se había visto dificultado previamente (Figura 3). Esto se debió en gran medida al despojo territorial de las poblaciones indígenas y al avance de las fronteras del Estado, particularmente en relación a las localidades y puertos del Chaco y Patagonia. Se observa que la extensión de los ferrocarriles en Argentina, Uruguay y Brasil aumentó por su parte la fluidez de las conexiones entre las distintas regiones, especialmente las del complejo del Plata, pero no de forma única ni centralizada. Al observar el número de enlaces se ve que fueron tendidos múltiples en el territorio argentino; y si bien Córdoba continuó siendo un nodo central, aparece una mayor distribución geográfica de las comunicaciones, con una importante concentración en la provincia de Buenos Aires. También destaca el volumen de los intercambios ultramarinos en los distintos focos del cono sur, y su relación con las grandes exportaciones agropecuarias por un lado y los mercados internos importadores por el otro; en el caso de Argentina, los puertos y aduanas indicados en la Figura 2 por ejemplo, expresan nodos cuyo comercio exterior se midió entre 100.000 y 451 millones \$ oro para 1911 (DGCE 1912).

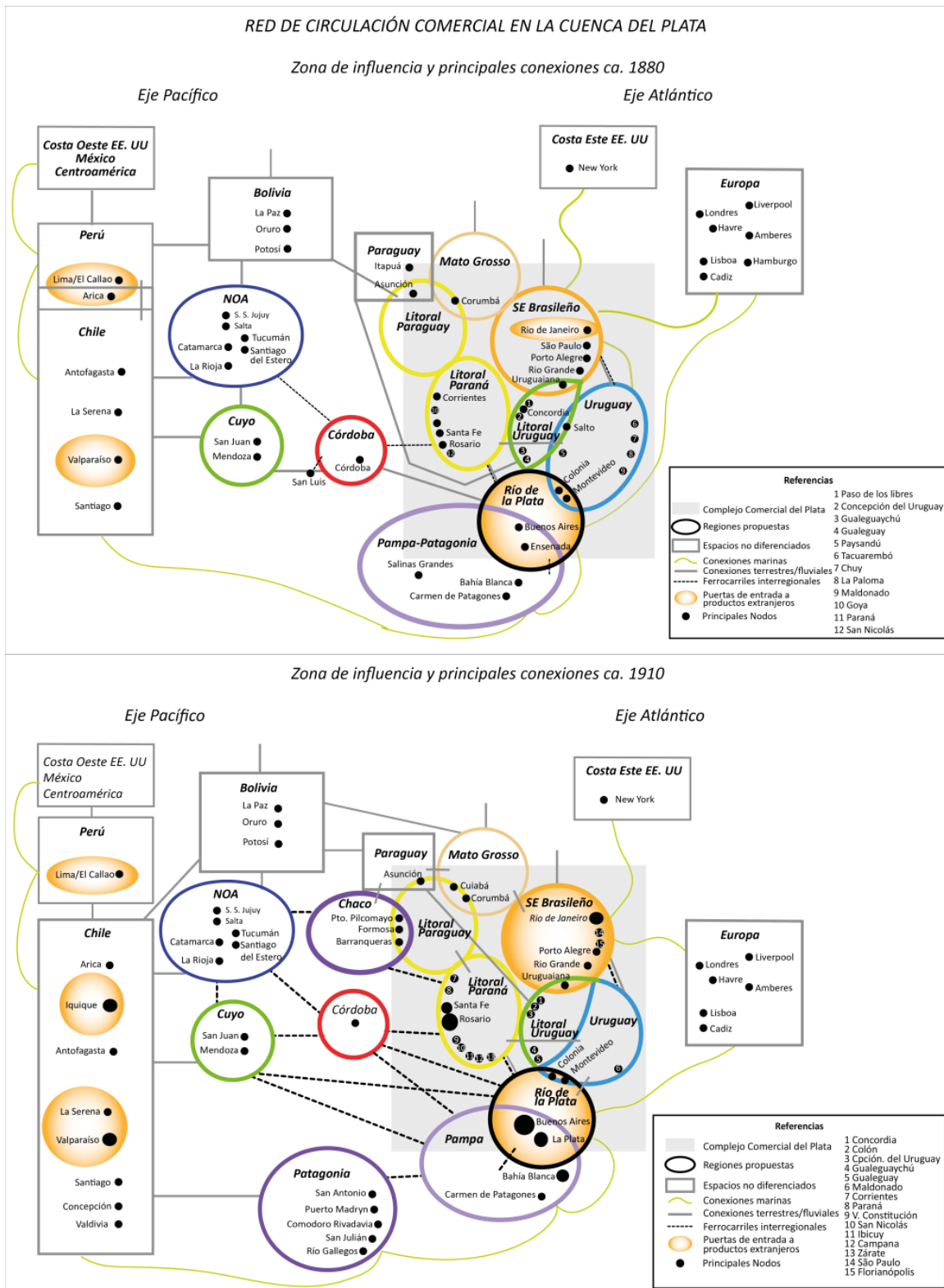


Figura 3. Red de circulación comercial en la Cuenca del Plata. Diagramas comparados para la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

Discusión: estructura de la circulación como modelo

El área de la cuenca del Plata proporcionó durante los siglos XIX y XX materias primas para su elaboración y/o consumo en los países centrales, que se encontraban ya en pleno proceso de industrialización moderna. En este modelo macroeconómico, cada pequeña región o gobierno trató de posicionarse para satisfacer sus propios intereses y adquirir mayores fuentes de poder político y económico. Postulo que el sector sur de esta área constituiría un sub-sistema dentro de aquella periferia agro-exportadora, que presenta características de las estructuras sistema-mundo (*sensu* Frank y Gills 1993): sus ciudades-puerto representan una red de entidades políticas interrelacionadas entre sí y con otras regiones, con conexiones de intercambio extensivas y persistentes, relaciones y procesos de hegemonía y rivalidad, y ciclos económicos, políticos y culturales compartidos, que generaron niveles importantes de autonomía político-económica. La ciudad de Buenos Aires habría actuado como uno de los nodos centrales en esta área, y tal posicionamiento habría influenciado las dinámicas sociales allí desarrolladas.

La idea general que se plantea es la de entender estos sistemas de circulación como redes y mallas, siendo una premisa fundamental que “(...) *son las relaciones lo que constituyen una red, y las que modifican su estructura*” (Collar *et al.* 2015: 5, traducido). Los estudios de redes asumen que los nodos dentro de aquellas constriñen, a la vez que crean oportunidades para la acción futura (Borgatti *et al.* 2013, en Collar *et al.* 2015); también que hay influencias entre las conexiones de esos nodos, pudiendo por ejemplo depender el peso de una conexión del peso de otra.

Partiendo de los mapas realizados y el diagrama propuesto, y al enfocarse en los flujos comerciales y la circulación de la cultura material, se observa en gran medida una superposición de las rutas coloniales de intercambio con las rutas modernas del siglo XIX. La diferencia más notoria pasa a ser la “atlantización del pacífico” (*sensu* Bonialian 2017), en cuya nueva disposición no solo participaron los puertos marinos, sino también los circuitos de comunicación y transporte fluviales y terrestres.

Se propone que la circulación de la cultura material en el área de estudio durante el siglo XIX formó parte de un eje geo-económico constituido por el presentado complejo del Plata, articulado con otro complejo económico regional del Norte-Cuyo -de mayor conexión con el Pacífico chileno-. Como frontera y nexo entre estos dos espacios se encontraría Córdoba, un nodo de distribución más cercano al eje norte pero con autonomía propia (Figura 3). Por otro lado, la región rioplatense se articuló con el complejo europeo, constituyendo uno de los dos principales focos de intercambio ultramarino (el otro en el Perú), y proveyendo así de mercancías transatlánticas luego distribuidas al interior de los

territorios nacionales y limítrofes. Por todo ello se propone al complejo del Plata como el centro económico regional hegemónico, vinculado a otras regiones periféricas y cuyas ciudades-puerto funcionaron como nodos territoriales de intercambio y consumo. Si bien Montevideo y Buenos Aires mostraron grandes concentraciones poblacionales y económicas, hacia el fin del periodo esta última funcionó como barrera política regional, demostrando una clara orientación de fuerzas en las relaciones de poder hacia dentro del complejo, que por tanto constreñía la estructura económica regional.

Se observa que esta red de circulación se replicó al comenzar el siglo XX, aunque con mayor desarrollo y distribución de los nodos. Se incorporaron regiones al circuito y se descentralizaron en alguna medida las entradas ultramarinas al cono sur, cobrando importancia otros focos de intercambio además del rioplatense, como ser Rio de Janeiro, Valparaíso e Iquique (Figura 3).

Se interpreta que este sistema en lo macro habría sido primordialmente moldeado por los estados centralizados, con su inversión en la infraestructura de las comunicaciones (ferrocarriles, telégrafos, puertos) y el avance de las fronteras territoriales, sumado a los intereses de privados con sus compañías de vapores, industrias y tiendas, y el factor inmigratorio que ya desde finales del siglo XIX dejó su impronta en el desarrollo poblacional y de formación del mercado interno. Haesbaert (2013: 22) plantea que hay dos lógicas de construcción del espacio: una zonal y otra reticular; la primera más vinculada al control de superficies, a la definición de territorialidades exclusivas y de control del mercado nacional por parte de los estado-nación, y la segunda, al control de redes y flujos que promueven la circulación de productos por parte del gran capital. Como enfatiza el autor, ambas lógicas operan siempre en forma conjunta, como se evidencia en los sistemas territoriales aquí tratados.

Se entiende que las relaciones entre los distintos nodos identificados en el área de estudio construyeron la estructura de cada complejo. Estas relaciones a su vez se erigieron en distintas dimensiones -como la económica (complementación productiva, etc.) o la política (alianzas, rivalidades, etc.) solo por ejemplificar-, lo cual se traduciría en una estructura de redes superpuestas. El área chica que corresponde al complejo rioplatense contó desde el inicio del siglo XIX con el suficiente poder económico y ventajas geopolíticas para encauzar la actividad comercial por sus puertos, buscando monopolizar el flujo del intercambio ultramarino y absorbiendo la oferta de productos regionales. A lo largo del periodo fue cambiando el peso relativo de los nodos de la región, con un fuerte control de sus enlaces por parte del Estado centralizado en Buenos Aires, que constriñó el desarrollo de nodos competidores en su área de influencia. Al finalizar el siglo XIX, la fuerza dinámica del comercio y la expansión productiva en el litoral y la región pampeana pujó por la

proliferación de otros centros a lo largo de las vías de comunicación rioplatenses, particularmente oscilando entre los ríos Paraná y Uruguay, acrecentando a la vez las conexiones con las regiones más lejanas del Paraguay y el sur de Brasil.

La propuesta de entender estos sistemas de circulación como redes superpuestas permitiría diferenciar por ejemplo las relaciones de poder económico y político, aunque generalmente confluyan. Por ejemplo, a principios del siglo XIX, Córdoba habría sido un nodo de marcada relevancia económica gracias a su posición relativa en el sistema de circulación, a pesar de no representar una fuerza significativa comparativamente en la estructura política. Esta ciudad logró encauzar el flujo comercial desde el centro rioplatense hacia la periferia nor-cuyana y viceversa, creciendo aún más a medida que avanzó el siglo y con él el desarrollo agrícola-ganadero de su *hinterland*.

Especialmente en las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX, los puertos retroalimentaron el crecimiento de poblaciones y centros de intercambio, expandiéndose los nodos dentro de la red de comunicaciones, funcionando como polos de atracción por la disponibilidad de tierras y trabajo. La conectividad de cada uno y en relación con qué tipo de nodos se enlazó (puertos, centros productores, fronteras, etc.) habría sido un factor primordial en la conformación de una estructura más o menos jerárquica de los componentes, ya que el grado de conectividad de un nodo retroalimentaría su afluencia de población y actividad comercial.

Los estudios que se están llevando a cabo en la zona muestran preliminarmente la gran diversidad de mercancías consumidas en las tres ciudades de interés hacia fines del siglo XIX, la cual se expresa en mayor profundidad en la ciudad de Buenos Aires. Una ciudad de menor escala como es Baradero tuvo acceso a los bienes de consumo cotidiano importados, como se observa en la presencia arqueológica del descarte de lozas y objetos de vidrio, europeos y nacionales (sitio Asociación Española de Socorros Mutuos). Las estadísticas del comercio exterior, sin embargo, reflejan que estos objetos eran introducidos prioritariamente como bienes nacionalizados a partir de su redistribución a través de los puertos de Buenos Aires y Rosario (los cuales concentraban el 80% de los ingresos extranjeros al comercio fluvial interior) (ECNRA 1886). Así por ejemplo para el año 1885, Baradero importaba del puerto de Buenos Aires productos nacionalizados por un valor de 1.026.076 \$ m/n (pesos moneda nacional), y desde Rosario, un volumen por 10.790 \$ m/n. En cambio, Baradero figura como exportador solo de productos nacionales, fundamentalmente frutos de la tierra (ECNRA 1886: 174-192). De esta manera, se observa la función diferencial de los distintos puertos (exportadores/concentradores/distribuidores) y cómo este factor podría relacionarse con el acceso a los bienes de consumo.

Conclusiones

La complejidad de las relaciones centro-periferia (*sensu* Frank y Gills 1993) y el rol tanto de las políticas establecidas estructuralmente como de las acciones individuales o grupales en función de los propios intereses o prácticas se pueden observar en las dinámicas regionales citadas para este caso. Durante el siglo XIX y principios del XX se generó en la Cuenca del Plata una estructura de relaciones basada en la competencia entre núcleos (las ciudades-puerto) por dominar u orientar a su favor la economía general de la región. En ese sentido se planteó al área circunplatina como un subsistema dentro de la periferia latinoamericana, cuyo eje central se habría desarrollado durante el siglo XIX alrededor del complejo comercial del Plata, en articulación con otros complejos económico-regionales como el definido nor-cuyano. Se propone a su vez entender este sistema como una malla, en la cual se superponen redes (sociales, económicas, políticas), con un entramado de nodos territoriales y relaciones que los unen o desunen. Las ciudades puerto constituyeron centros comerciales y/o productivos favorecidos por ser polos de distribución de productos hacia adentro y fuera de la región, además de focos de concentración y acceso a capitales locales y externos, tanto monetarios como humanos. En esta estructura relacional se observaron asimetrías en las relaciones de poder entre los nodos, conformando un sistema territorial en el cual sus posiciones relativas y la vinculación a través de enlaces de circulación, favorecieron más o menos la relevancia política, el acceso a mercancías, y el crecimiento poblacional de cada uno de ellos.

Entendiendo que las mercancías constituyeron la materialización de un proceso social y económico global, resultando evidencias diagnósticas de la distribución espacial y geográfica de la sociedad capitalista (Rocchietti 2003, citada en García-Albarido 2013); la perspectiva de redes resulta particularmente fructífera en la investigación arqueológica de estos procesos al poder aplicarla al análisis de los conjuntos materiales y su repartición en el espacio. Las sociedades humanas disponen de la circulación de la cultura material para construir espacios simbólicos y materiales, desde los cuáles estructuran, reproducen o transforman las relaciones sociales (Lazzari 1999-2005 en García-Albarido 2013), y en la era del capital se generó un "horizonte material" característico del período post-colonial (García-Albarido 2013). En este contexto, ciudades y puertos representaron escenarios fundamentales en la integración de las periferias a la economía de mercado mediante el intercambio de bienes, productos, e ideas.

El marco conceptual de redes brinda la posibilidad de atravesar las distintas escalas de análisis (conceptuales y/o geográficas) en la interpretación, muy especialmente cuando se entiende que los procesos sociales bajo estudio emergen del interjuego entre redes locales y globales, es decir de la integración misma de esas escalas (Graham y Weingart 2015); lo

micro y lo macro no constituyen dos problemas de estudio diferentes, sino que son dos dimensiones del mismo proceso histórico. Las redes a su vez tienen el potencial de admitir diversas mediciones de su estructura, para abordar problemáticas como las asimetrías, la conectividad, la concentración, las distancias, etc.

En este trabajo se exploró mediante conceptos de red la información trabajada desde la bibliografía y fuentes históricas escritas como un primer acercamiento al cual luego acoplar los estudios de la cultura material. Las técnicas exploratorias de red constituyen una valiosa forma de análisis de datos, incluyendo el proceso de representar datos arqueológicos como datos de red, explorarlos visualmente y reflexionar sobre las relaciones entre componentes y sus implicancias, resultando en nuevas interpretaciones y preguntas. Por ello se proponen como tareas a futuro: a- explotar el potencial de transformar datos arqueológicos y documentales escritos en una matriz de datos de red, para lo que se requiere contar con un mayor corpus de información comparativa sobre los distintos nodos del área de estudio; b- realizar análisis métricos mediante *softwares* de red, estadísticos, y/o de sintaxis espacial (índices, coeficientes de agrupamiento, conectividad, direccionalidad, etc.) para identificar propiedades de las redes que puedan reflejar relaciones económicas o de poder entre los nodos, por ejemplo; c- triangular las interpretaciones obtenidas del análisis historiográfico con los datos arqueológicos, evaluando si hay o no congruencias que permitan definir patrones en las prácticas sociales -de consumo específicamente-.

Siendo que las expectativas de la tesis doctoral se orientan al estudio de las prácticas sociales y la materialidad, se plantea evaluar si los postulados aquí descritos tienen o no un fundamento arqueológico. Es decir, si es posible identificar los complejos mercantiles como territorios, esto es, como espacios de acción; por ejemplo si se manifiestan o no en prácticas cotidianas que los identifiquen, si reflejan la estructura jerárquica del sistema o muestran patrones variables; si los distintos tipos de nodos (centros productores, mercados, urbanos, rurales, puertos, etc.) muestran prácticas de consumo diferenciadas, etc.

La propuesta desarrollada aquí pretende entonces ser una herramienta metodológica para describir de forma simplificada la estructura económica del área de estudio en una escala macro, mientras se plantea la necesidad de complejizar las relaciones trazadas en un siguiente nivel de análisis. En este segundo paso, y partiendo del estudio de la materialidad, se buscaría llenar de contenido arqueológico el modelo y transformar analíticamente estas redes en mallas (*meshworks*) (*sensu* Ingold 2007), al poner de relieve las relaciones y movimientos a lo largo de estos enlazamientos imbricados. Los nodos podrían entenderse entonces como nudos, espacios donde las tramas se cruzan, entrelazan, y concentran, momentos de detención en el flujo de relaciones sociales y materiales que entretejieron la vida cotidiana del pasado.

Bibliografía citada

Administración de Ferrocarriles del Estado [AFE]

Historia. Disponible en <http://afe.com.uy/institucional/historia> (acceso enero 2017).

Bértola, L.

2000 El crecimiento de la industria temprana en Uruguay. Trabajo presentado en las Primeras Jornadas de Historia Regional Comparada. Porto Alegre, Brasil.

Bonialián, M.

2017 Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821. *América Latina en la Historia Económica*, ene.-abr.: 7-36.

Collar, A.; Coward, F.; Brughmans, T. y B. Mills

2015 Networks in archaeology: phenomena, abstraction, representation. *Journal of Archaeological Method and Theory* 22: 1-32.

Dirección de Estadística General [DEG]

1887 *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay, Año 1886*. Libro III. Tipografía Oriental, Montevideo.

Dirección General de Comercio e Industrias [DGCE]

1912 *El Comercio Internacional Argentino*, n° 6. Ministerio de Agricultura de la República Argentina, Buenos Aires.

Dirección General de Estadística [DGE]

1901 *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay, años 1899-1900*. Tomo I. Imprenta a Vapor La Nación, Montevideo.

Dirección General de Ferro-carriles Provinciales de Santa-Fé [DGFPS]

1890 *Memoria de la Dirección General de Ferro-carriles Provinciales de Santa-Fé, 1884 a 1890*. La Nacional, Santa Fe.

Enrique, A.

2015 Paisajes coloniales en las fuentes escritas: una propuesta para re-pensarlos mediante la idea de 'nodos territoriales'. En *Archivos y Fuentes para una Nueva Historia Socio-cultural*, S. Jensen, A. Pasquaré y L. Di Gresia (eds.), pp. 139-148. Hemisferio Derecho, Bahía Blanca.

Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina [ECNRA]

1886 *Estadística del Comercio y de la Navegación de la República Argentina correspondiente al Año 1885*. Litografía, imprenta y encuadernación de Stiller & Laas, Buenos Aires.

Frank, A. y B. Gills (eds.)

1993 *The World System. Five Hundred Years or Five Thousand?* Routledge, London.

García-Albarido, F.

2013 El puerto boliviano de Cobija: correlaciones entre cultura material y su ocupación durante la expansión capitalista en Atacama (1850-1877). *Vestígios. Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica* 7(2): 43-71.

Graham, S. y S. Weingart

2015 The equifinality of archaeological networks: an agent-based exploratory lab approach. *Journal of Archaeological Method and Theory* 22: 248-274.

Haesbaert, R.

2013 Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y Representaciones Sociales* 8(15): 9-42.

Hora, R.

2010 *Historia Económica de la Argentina en el Siglo XIX*. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.

Ingold, T.

2007. *Lines. A Brief History*. Routledge, London/New York.

Jumar, F.

2012 La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la Conquista a la Crisis de 1820*, R. Fradkin (ed.), tomo 2, pp. 124-157. UNIPE/ EDHASA, Buenos Aires.

Jumar, F. e I. Paredes

2008 El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. *América Latina en la Historia Económica* 29 ene.-jun.: 33-98.

Lacoste, P.; Jiménez, D.; Cruz, E.; Rendón, B.; Soto, N.; Solar, M. y C. Polanco

2014 Rutas del aguardiente en el Cono Sur de América (siglos XVI-XIX). Antecedentes de la denominación de origen Pisco. *IDESIA* 32(3): 43-50.

Latham, W.

1867 *Los Estados del Río de la Plata su Industria y su Comercio*. Traducido, corregido y aumentado por el autor Luis V. Varela. Imprenta de La Tribuna, Buenos Aires.

Machado, J.; Colvero, R. y L. Soares

2010 Vestígios de um antigo comércio: a faiança fina na fronteira oeste do Rio Grande do Sul. Trabajo presentado em el X Encontro Estadual de História. UFSM - Centro Universitário Franciscano, Santa Maria.

Mulhall, M. y E. Mulhall

1876 *Manual de las Repúblicas del Plata*. Imprenta del Standard, Buenos Aires.

Nacuzzi, L. y C. Lucaioli

2014 Perspectivas antropológicas para el análisis histórico de las fronteras. En *Pueblos Indígenas, Estados Nacionales y Fronteras. Tensiones y Paradojas de los Procesos de Transición Contemporáneos en América Latina*, H. Trincherro, L. Campos Muñoz y S. Valverde, pp. 27-71. Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires.

Paredes, I.

2014 La carrera del Paraguay a fines del siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica* 21(1): 66-91.

Pillado, R. (dir.)

1914 *Argentina International Trade. A Few Figures on its Development*. Direction General of Commerce & Industry, Department of Agriculture Printing Office, Buenos Aires.

Raffestin, C.

2011 [1980] *Por una Geografía del Poder*. Colegio de Michoacán, México.

Ronco, A.

2007 Las rutas de comunicación y los circuitos comerciales de Matto-Grosso entre 1850-1900. Trabajo presentado en 1er Congreso Latinoamericano de Historia Económica y 4tas Jornadas Uruguayas de Historia Económica, Montevideo.

Rosal, M.

2000 El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente. *Anuario de Estudios Americanos* LVII(2): 543-575.

Schmit, R. y M. Rosal

1999 Política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX. *Revista de Indias* LIX(215): 91-119.

S/A

1906 *The Harmsworth Universal Atlas and Gazetter of the World*. The Amalgamated Press, London.

Volkmer, M.

2011 A navegação do Rio Uruguai na segunda metade do século XIX: integração, serviços e comércio na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul. Trabajo presentado en las V Jornadas de Investigación. Asociación Uruguaya de Historia Económica, Montevideo.