Buenos Aires: Puerto Atlántico e *Hinterland* en el siglo XVIII[*]

Buenos Aires: Atlantic Port and Hinterland in the Eighteenth Century

Susan M. Socolow[**]

Dentro del mundo Hispano, quizás ninguna ciudad se benefició tan dramáticamente del desarrollo del mundo Atlántico como lo hizo la ciudad portuaria de Buenos Aires. La ciudad, desde su fundación a finales del siglo XVI, había dependido siempre de su conexión con el mundo Atlántico para el comercio, vitalidad económica, y por momentos incluso para su propia supervivencia. Para el siglo XVIII Buenos Aires se había convertido en el centro comercial más importante de la costa Sudamericana.

Pero Buenos Aires era sólo una de muchas ciudades portuarias atlánticas que se desarrollaron durante los siglos XVII y XVIII: ¿Cómo pueden los historiadores partir de estudios de una ciudad en un micro-nivel hasta llegar a una comparación de varias ciudades, en distintas regiones y quizás hasta en diferentes culturas? Un enfoque posible es recomendado en el estudio que realizó Price sobre las ciudades portuarias de Norte América. Dicho estudio emplea el análisis estructural de ocupación como un enfoque para comparar estos puertos, su estructura social, y su rol económico.[1]

Este artículo intenta aplicar la misma metodología a la Buenos Aires del siglo XVIII. Tiene, por lo tanto, un doble propósito. Primero, investigar si, dadas distintas fuentes materiales, un análisis ocupacional comparado es factible; y segundo, contribuir a la discusión actual sobre el mundo Atlántico del periodo pre-industrial al sugerir un tipo distinto de estructura ocupacional hallada en ciudades portuarias.

Antes de proseguir con el análisis ocupacional, es importante reconsiderar algunos de los patrones geográficos y comerciales propios de Buenos Aires. Una variación del comercio, el contrabando, había sido el alma de la ciudad desde fines del siglo XVI. Este tráfico clandestino era acompañado periódicamente de un reducido tráfico legal, usualmente en la forma de navíos circulando bajo licencia especial para aprovisionar la ciudad. A comienzo del siglo XVIII, dicho tipo de comercio fue complementado con el comercio de *asiento*[*] inglés, que aparentemente les concedía a los ingleses el derecho a importar un número limitado de esclavos y tela, pero que probablemente era sólo un velo para cubrir una operación comercial ilegal de mayor envergadura.[2] La demanda inglesa por la

[*] "Buenos Aires: Atlantic Port and Hinterland in the Eighteenth Century", tomado de Franklin Knight y Peggy Liss (eds.) *The American Atlantic World*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, pp. 240-261.

[**] La autora es desde 1988 Samuel Candler Dobbs Professor of History, en la Emory University, Atlanta, Georgia. Obtuvo su Ph.D. en Historia Latinoamericana en la Faculties of Arts and Sciences de la Columbia University en mayo de 1973, grado obtenido con distinción. Dentro de su campo de interés profesional se encuentra la historia colonial latinoamericana, la independencia de Latinoamérica y la historia argentina desde las perspectivas cuantitativas, demográfica y social. Desde el año 2005 es miembro de la Academia Nacional de la Historia. Ha publicado numerosos trabajos sobre la historia argentina durante el período colonial.

[*] Esta y las subsiguientes palabras en itálica responden a su formato en el original.

[1] Price, Jacob W. "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", en *Perspectives in American History*, nº 8, 1974, pp. 123-186.

[2] Molleda, María Dolores G. "El contrabando inglés en América: Correspondencia inédita

creación de un *asiento* en Buenos Aires, sumada a información que sugiere que el comercio a través de esta ciudad era menor solamente que al de Panamá, son indicadores de la importancia comercial de la ciudad y su *hinterland* para 1713.[3] El fin del *asiento* en 1739 no disminuyó el ritmo comercial de la ciudad. Aunque sin duda el contrabando continuó, hubo también un marcado crecimiento en el número de navíos que comerciaban legalmente como *naos sueltos* desde Cádiz a Buenos Aires. A partir de 1767 hasta 1778 el número de dichos navíos registrados en la *Casa de Contratación* promediaba los 4.6 por año.[4]

El reconocimiento formal al status de Buenos Aires comenzó en 1776 cuando la ciudad fue proclamada capital de una nueva forma de administración central, el Virreinato del Río del Plata, que incluía la región rica en yacimientos argentíferos del Alto Perú. Siguiendo en 1777 con la extensión a status de *Puerto Habilitado* de la ciudad, y en 1778 con el *Reglamento para el Comercio Libre,* Buenos Aires comenzó a participar abierta y legalmente en una red comercial que anteriormente había estado disponible sólo mediante el contrabando.[5]

La importancia comercial de Buenos Aires estaba estrechamente vinculada a su posición geográfica. La ciudad, ubicada en la orilla occidental del estuario rioplatense, contaba con rutas de relativo fácil acceso a las zonas productoras de yerba mate del Paraguay, las prosperas ciudades del noroeste, y eventualmente a la explotación argentífera de Potosí.

Aunque era el primer puerto en importancia de la Sudamérica española, las características geográficas naturales de la ciudad no la convertían en un lugar ideal. Buenos Aires fue fundada a orillas del Río de la Plata - un estuario poco profundo y ancho en el que convergen los ríos Paraná y Uruguay - en el punto donde los tramos inferiores del Río Matanza, el Riachuelo, penetran la vía fluvial. La ciudad poseía dos ventajas geográficas: un suelo relativamente alto provisto por una *meseta* baja que llegaba casi hasta la orilla, y un estuario profundo para el anclaje proporcionado por el Riachuelo. A su vez tenía varias desventajas, que incluían: dos *zanjas* o arroyos que se inundaban con fuertes lluvias, aguas poco profundas, bancos de arena a lo largo del Río de la Plata que se encenegaban; y, periódicamente, fuertes vientos australes, el *pampero*.

Quizás más sorprendente fuera la falta de mejoras artificiales, sobre todo de un muelle, a lo largo del período colonial. Varios viajeros que arribaron a Buenos Aires a finales del siglo XVIII detallaban cómo los navíos estaban obligados a anclar en las riberas externas, sólo entrando al estuario para cargar y descargar.[6] Tanto mercancías como pasajeros eran movidos desde y hacia los navíos por medio de grandes carretas tiradas por bueyes o, en ocasiones, en la espalda de otra persona.[7] Montevideo, el puerto de la costa atlántica oriental, o la Ensenada de Barragán, al sur, ofrecían mejores puertos naturales, pero no contaban con una ubicación que procurara rutas fluviales y terrestres hacia el interior.

Además de un punto de intercambio importante entre los bienes transatlánticos y aquellos del interior, Buenos Aires también era, paradójicamente, una ciudad fronteriza. Ubicada en el borde oriental de la *pampa*, incluso hasta 1750 la ciudad estaba solamente a 80 kilómetros de la frontera indígena. Veinte años más tarde, la Corona comenzó con la construcción de una línea de fuertes militares, que iban desde el extremo noroeste hasta el sudeste, duplicando así la cantidad de tierra disponible para la ocupación española. El área delimitada por dichos fuertes, una elipse de aproximadamente 125 a 160 kilómetros de ancho por 780 kilómetros de largo, comenzaba en el Arroyo del Medio, al noroeste de la ciudad, y culminaba en la desembocadura del Río Salado, al sudeste. Estos fuertes -Rojas, Pergamino, Salto, Areco, Luján, Navarro, Lobos, Monte, Pilar de los Ranchos, y Chascomús- y su población rural cercana componían el interior inmediato de la ciudad.[8] Más allá, hacia el sur y el oeste, era todo territorio indígena hostil.

---

de la factoría de Buenos Aires", en *Hispania*, nº 10, 1950, pp. 336-369.

[3] Palmer Colin A. Human Cargoes *The British Slave Trade to Spanish America*, 1700-1739, Urbana, University of Illinois Press, 1981, pp. 102-104. De acuerdo con Palmer, entre 1715 y 1738 la factoría de Buenos Aires recibió el Segundo mayor número de esclavos importado en Hispanoamérica bajo el "asiento", un total de 16.222 en cuarenta y ocho barcos.

[4] Archivo General de Indias "Inventario de los papeles de la contratación de Sevilla, de las naos sueltas que fueron a Buenos Aires".

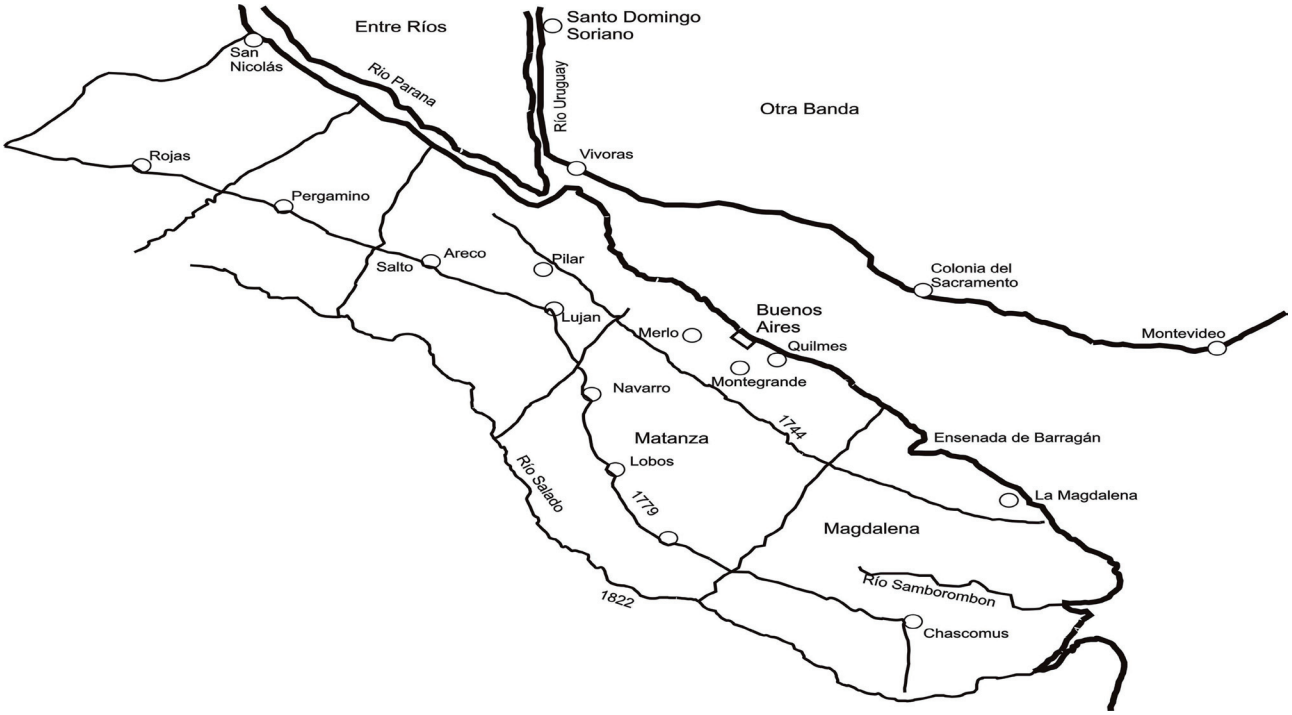
[5] Para una discusión general de los efectos de estas reformas véase Sergio Villalobos R. *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*, Buenos Aires, EUDEBA, 1965. Una copia facsimilar del Reglamento para el Comercio Libre de 1778 ha sido publicada por la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1979. Para una discusión más detallada del crecimiento del comercio después de 1778, veáse Socolow, Susan M. "Port and Hinterland in the River Plate Region: Late Eighteenth-Century Buenos Aires", en Chase, Jeanne (ed.) *La geogaphie du capital marchant aux Ameriques, 1760-1860*, Paris, Service des Publications de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1986. Vera Blinn Reber ha sugerido que después de 1778 en cualquier parte de la región entre el 50 y 90% del comercio consistió en contrabando.

[6] Concolorcorvo *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*, Buenos Aires, Solar, 1942, p. 36.

[7] Véase por ejemplo, Vidal, E. E. *Picturesque Illustrations of Buenos Aires and Montevideo*, Londres, 1820, pp. 15-16.

[8] Para una descripción detallada de la frontera cercana a Buenos Aires, véase Marfany, Roberto H. "Frontera con los indios en el sud y fundación de pueblos", en Levene, Ricardo (ed.) *Historia de la Nación Argentina*, v. 4, "El momento histórico del Virreinato del Rio de la Plata", Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1940, pp. 307-333.

Mapa 1



Las áreas más cercanas a la ciudad, las zonas costeras de San Isidro y Matanza, eran originalmente zonas donde se cultivaba trigo.[9] Más al norte, Luján y Areco se dividían entre la producción cerealera y la cría de ganado. Aún más lejos de la ciudad se encontraban Arrecifes y Magdalena, dos áreas en las que predominaban las estancias ganaderas. El ganado pastaba a lo largo y ancho de tierras sin cercar, aunque las manadas de ganado salvaje existente durante el siglo XVII ya habían desaparecido.

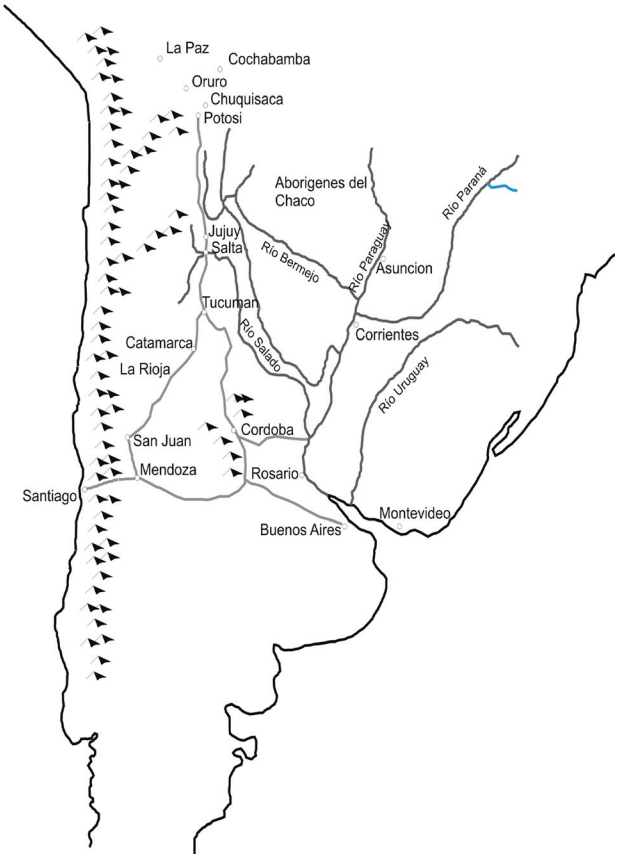
Si bien toda el área alrededor de Buenos Aires ofrecía grandes oportunidades para la agricultura, ésta era fuertemente dependiente de las oscilaciones climáticas. Todos los asentamientos anteriormente mencionados incluían a su vez áreas al sudoeste que eran víctimas de saqueos a manos indígenas, ya que al sur del Río Salado habitaban los indios *Pampa*. Aunque las autoridades coloniales fueron capaces de incrementar efectivamente la cantidad de tierras bajo su área de control, no fue hasta 1822 que el control al sur del Salado pasó de manos indígenas a españolas.

Otro *hinterland* cercano se ubicaba al este de la ciudad, cruzando el estuario del Río de la Plata, la llamada *banda oriental.* La parte más occidental de este área, similar a las *pampas* al otro lado del río, estaban ligadas a Buenos Aires a través de pequeñas embarcaciones ribereñas. Más al este, y relativamente libre de indígenas hostiles, se encontraban las zonas rurales dependientes de Montevideo (a una distancia de 724 kilómetros por tierra de Buenos Aires), un puerto Atlántico más pequeño que funcionaba como un punto de intercambio de bienes provenientes del otro lado del océano. Un tercer *hinterland* cercano se encontraba al norte, entre los ríos Paraná y Uruguay, la región mesopotámica convenientemente llamada Entre Ríos.

Al noroeste yacían las vastas extensiones de las *pampas,* generalmente descriptas por los viajeros como un gran océano vacío. Tanto mercancías como pasajeros cruzaban este "océano" en carros de cuatro ruedas tirados por bueyes o *carretas,* usualmente viajando en caravanas. En esta dirección se encontraba el eje principal de comunicación con Potosí, una ruta que cruzaba las *pampas* por 853 kilómetros antes de dividirse cerca del Río Tercero, donde fluía fuera de la "Sierra de Córdoba" (Véase Mapa 2). La bifurcación del sur bordeaba las montañas, pasando por la ciudad de San Luis, y hacia Mendoza. Desde Mendoza las mercancías eran trasportados en mulas, a través de 257 kilómetros de pasos andinos y hacia Santiago, mercado chileno.

[9] Garavaglia, Juan Carlos "Economic Growth and Regional Differentiation: The River Plate Region at the End of the Eighteenth Century", en *Hispanic American Historical Review* 65, nº 1, febrero 1985, p. 80.

Mapa 2



La bifurcación del norte, la ruta terrestre por entonces más importante del Virreinato, cruzaba el Río Tercero y se unía con Córdoba (a 1102 kilómetros de Buenos Aires), Santiago del Estero (708 kilómetros más al norte), San Miguel de Tucumán, Salta, y Jujuy (a 2494 kilómetros de Buenos Aires) el punto donde los bienes eran traspasados de carretas a mulas, y por último con la ciudad rica en plata de Potosí y otros asentamientos del Alto Perú (principalmente Chuquisaca y Oruro). A lo largo de todo el flanco oriental de dicha ruta partiendo de Santiago del Estero y hacia el norte yacía el Gran Chaco, una extensa área habitada por varias tribus de indígenas hostiles.

Buenos Aires había sido siempre tanto un *puerto* como una *puerta,* un puerto y una puerta al interior de una región.[10] Hasta finales del siglo dieciocho, Buenos Aires era la puerta trasera hacia Potosí, una puerta que, por más que tratara, España no podía terminar de cerrar. Mercaderes, fueran españoles, ingleses, portugueses, holandeses, franceses o residentes en Buenos Aires, usaban la ciudad como un centro comercial en una ruta comercial más racional que la de Panamá-Lima consagrada por la política comercial oficial Española. Luego de 1778 la *puerta* fue legalmente abierta para los mercaderes que residían en Buenos Aires.

[10] Garavaglia, Juan Carlos "El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: Una balanza comercial (1779-1784)", en *Moneda y Crédito*, Madrid, nº 141, junio 1977, p. 79.

Las regiones del noroeste constituían un importante mercado para la ciudad portuaria. Más al norte, se encontraba otro mercado en dirección hacia una ruta terrestre unía Buenos Aires con Rosario y luego Santa Fe (402 kilómetros). Casi paralelo a este sendero existía la, por mucho, más importante ruta fluvial, los ríos Paraná-Paraguay, que unían Buenos Aires, Rosario y Santa Fe con Corrientes y Asunción (1770 kilómetros). Aquí también la ruta no sólo era larga sino también peligrosa, ya que al norte de Santa Fe el Paraná constituía el límite oriental del Gran Chaco.

A partir de 1778 y en adelante, Buenos Aires servía legalmente como el nexo para dos redes comerciales extensas: la Atlántica o externa, y la continental o interna. La ciudad había estado ligada siempre a estas redes pero, con la legalización del comercio, hubo un incremento en la variedad de los productos comercializados. Antes de 1778 el comercio había consistido esencialmente en la exportación ilegal de plata y la importación ilegal de bienes de lujo europeos y, en menor medida, esclavos africanos. Luego de 1778, el comercio externo consistía principalmente de plata, pieles, sebo, lana, suelas, y un poco de algodón. Una cantidad pequeña de cobre de Chile, estaño de Oruro (Alto Perú), y cacao y cascarilla del Perú eran también en ese entonces re-exportados a través de Buenos Aires. A cambio, la ciudad importaba bienes de lujo europeos, esclavos del África, y por ultimo hierro y mercurio de España.

Durante todo el período colonial, probablemente hasta un 60% de las manufacturas importadas aparentemente de España eran en realidad producidas en Inglaterra, Francia y el norte de Europa. Mientras que los bienes de lujo y los esclavos eran importados para la venta tanto en el mercado de Buenos Aires como en el de ciudades de las cercanías, el hierro vizcaíno y el mercurio de Almadén eran destinados para las minas de Potosí.

Además del comercio transatlántico, a lo largo de la periferia del continente americano, también se había desarrollado otra rama del comercio externo. Una de las regiones principales involucrada en dicho comercio era Brasil, que tuvo acceso fácil a Buenos Aires durante 1680 hasta 1777 por su control de Colonia do Sacramento, un centro comercial platino ubicado del otro lado del Río de la Plata en la *otra banda*. Después de 1777, a pesar de que el control de la ciudad pasó a manos españolas, el comercio legal e ilegal con Brasil continuó, y se incrementó durante los períodos de conflictos prolongados en Europa cuando Buenos Aires fue borrada de los mercados transatlánticos. Buenos Aires exportaba plata, algo de harina, y charqui a la América portuguesa, e importaba desde allí esclavos, tabaco, y algo de azúcar. Otro comercio periférico que creció notablemente en la década de 1790 fue el mantenido con Cuba. Dicho comercio consistía de la exportación de harina y charqui del Río de la Plata, y la importación de azúcar, melaza y ron de La Habana.

Taba 1 - Población de Buenos Aires 1615-1810

Año	Población	Tasa de crecimiento anual (sobre el año precedente)
1621[a]	1.631	-
1639[a]	2.070	3,2
1674[a]	4.607	2,3
1720[a]	8.908	1,4
1744[b]	11.620	1,1
1750[a]	13.840	1,3
1770[a]	22.551	3,4
1778[b]	29.920	3,6
1810[b]	61.160	2,3

Fuente: [a]Comadrán Ruiz, Jorge *Evolución demográfica argentina durante el período hispánico, 1535-1810*, Buenos Aires, EUDEBA, 1969, p. 44; [b]Lyman L. Johnson "Estimaciones de la población de Buenos Aires en 1774, 1778 y 1810", en *Desarrollo Económico*, v. 19, nº 73, abril-junio 1979, pp. 107-119.

Aunque es imposible obtener cifras del comercio clandestino en Buenos Aires, el crecimiento demográfico de la ciudad refleja un nivel económico estimulado por más que los dos a cuatro navíos autorizados legalmente a anclar en el puerto cada año previo a 1776 (Véase tabla 1). Fundada inicialmente en 1536 y por segunda vez en 1580, la ciudad comenzó con una precaria base poblacional. Entre 1615 y 1770 la cantidad de habitantes se duplico cada treinta y un años.[11] Si bien el rápido crecimiento anual del siglo diecisiete pareciera haber disminuido un poco durante la primera mitad del siglo dieciocho, a partir de 1750 la ciudad creció una vez más a un ritmo asombroso, reflejo de la continuidad de los altos niveles de actividad comercial.[12] Para fines del siglo dieciocho, Buenos Aires era probablemente la ciudad española de más rápido crecimiento en la América española.[13] En algún momento durante los últimos años de dicho siglo, la población de Buenos Aires superó a la de Lima, el centro comercial tradicional de la Sudamérica española. Para 1800 Buenos Aires era, demográficamente, el puerto español más importante del continente.

El primer censo ocupacional completo de la ciudad, el *padrón* de 1744, arroja una población total de aproximadamente 10000 habitantes dentro de los límites de la ciudad.[14] Debido a que ciertos grupos familiares eran excluidos sistemáticamente de las listas (militares, funcionarios públicos y clero), la población total era posiblemente cercana a 11600.[15]

Para 1778, cuando el siguiente censo de la ciudad fue realizado, la población había crecido oficialmente a aproximadamente 24000, aunque el total real fuera probablemente hasta de 30000.[16] El siguiente censo, tomado el año de la independencia (1810), arroja un total parcial de 42500 individuos.[17] Nuevamente esta cifra es algo baja comparada con otras fuentes. El total real era posiblemente tan alto como 61000 almas.

Sin importar qué cifras demográficas se usen, si aquellas provistas por el conteo de hogares de familia o las estimaciones más altas, Buenos Aires crecía a un ritmo anual promedio de entre 2,2 y 2,5%. Esto es mayor que la tasa de crecimiento de cualquier otra ciudad de la América Latina colonial y posiblemente cualquier ciudad del nuevo mundo. Aunque no tenemos cifras de la población de la ciudad para 1790, el año del primer censo estadounidense, la población de Buenos Aires dicho año estaba quizás en el rango de 32000 a 40000 habitantes. El número total de personas viviendo en Buenos Aires era comparable al de Nueva York, la segunda ciudad más grande en los Estados Unidos, y probablemente al de Filadelfia.[18]

A fines del siglo dieciocho, no sólo siguió creciendo la población de Buenos Aires sino que también la población de casi todas las regiones abarcadas en los *hinterland*s más cercanos y lejanos de la ciudad mostraron un asombroso ritmo de crecimiento. Luján, por ejemplo, la ciudad fronteriza más grande, contaba solamente con 464 habitantes en 1781, pero para 1798 había crecido a 2000, con un incremento anual promedio del 10,5%. Otras ciudades

[11] Brown, Jonathan C. A. *Socioeconomic History of Argentina, 1776-1860*, New York, Cambridge University Press, 1979, p. 22; Comandrán Ruiz, Jorge op. cit., pp. 43-44.

[12] Aún utilizando bajas estimaciones de la población, entre 1778 y 1810 el número total de habitantes creció de 24.083 a 42,540, un 63%. Véase Johnson, Lyman L. y Socolow, Susan M. "Population and Space in Eighteenth Century Buenos Aires", en Robinson, David J. (ed.) *Social Fabric and Spatial Structure in Colonial Latin America*, Syracuse University Microfilms, 1979, p. 342; y Socolow, Susan M. "Buenos Aires at the Time of Independence", en Ross, Stanley R. y MeGann, Thomas F. (eds.) *Buenos Aires: 400 years*, Austin, University of Texas Press, 1982, pp. 18-39, para más información acerca del desarrollo de la región.

[13] Johnson, Lyman L. y Socolow, Susan M. op.cit. p. 342.

[14] El censo de 1744 ha sido publicado en Universidad de Buenos Aires *Documentos para la Historia Argentina*, v. 10, Padrones de la Ciudad y Campana de Buenos Aires (1716-1810), Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1920, pp. 329-502.

[15] Johnson, L. "Estimaciones de la población..., op. cit., p. 110.

[16] La publicación del censo de 1778 puede ser encontrada en Universidad de Buenos Aires *Documentos para la Historia Argentina*, v. 11, Territorio y población. Padrón de la ciudad de Buenos Aires (1778), Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1919. Para una discusión general de los patrones demográficos en este censo véase Moreno, José Luis "La estructura social y demográfica de la ciudad de Buenos Aires en el año de 1778", en *Anuario Universidad Nacional del Litoral*, Rosario, nº 8, 1965, pp. 151-170.

[17] Archivo General de la Nación Argentina "Padrón de habitantes de la ciudad de Buenos Aires", 1810, IX-10-7-7.

[18] Price, Jacob W. op cit. p. 176.

fronterizas en la región crecieron un promedio de 6,1% durante ese mismo período. Entre 1778 y 1810, el crecimiento total de la región de Buenos Aires se encontraba en el rango de aproximadamente 2,9% anual. No obstante, la zona estaba escasamente poblada y carecía de poblaciones concentradas. Con la excepción de Luján, ningún otro pueblo en la zona tenía más de unos cientos de habitantes. Buenos Aires era una ciudad portuaria cuyos mercados más importantes se encontraban lejos, al norte. Los mercados cercanos eran, en efecto, débiles.

La población en las zonas más distantes mostraba un ritmo similar de crecimiento. Las ciudades y distritos rurales al noroeste promediaban cerca de un crecimiento anual del 2%, pero algunas zonas como Mendoza, San Luis, Salta y Santiago del Estero se acercaban o incluso superaban la tasa de Buenos Aires.[19] Solamente Jujuy registró una disminución en población. Al norte, Rosario, Santa Fe, Corrientes y Asunción también crecieron, así como también los pueblos más pequeños de Entre Ríos (Gualeguay). Este crecimiento demográfico a lo largo del área sugiere una vitalidad económica extendida. Probablemente también significó que el número de consumidores para productos de comercio, tanto interno como externo, se incrementó durante el período colonial tardío.

El sorprendente crecimiento demográfico de la ciudad fue el resultado tanto del incremento natural como de la inmigración. Esta última, más importante que la primera para aumentar las cifras de la ciudad, tiene varias fuentes. Los inmigrantes europeos, predominantemente españoles, eran atraídos hacia la zona en números crecientes durante la segunda mitad del siglo dieciocho, en parte, debido a las posibilidades económicas y, por otra parte, debido a la presión demográfica en sus tierras natales. Tres regiones de España proveían los grupos preponderantes de inmigrantes españoles a Buenos Aires, así como también muchas otras regiones de la América española durante este periodo: la zona Vasca, Galicia y Cataluña. Además, Buenos Aires atraía continuamente a un número considerable de inmigrantes portugueses quienes, aunque ya no se encontraban empleados en el sector comercial de la economía como en el siglo diecisiete, encontraban en la ciudad un destino atractivo.

Un segundo grupo de inmigrantes, al menos numéricamente tan importante como los europeos, eran los africanos traídos a Buenos Aires por medio de la migración forzada de la esclavitud. A pesar de que no contamos con cifras definitivas del comercio de esclavos, el número de negros y mulatos se incrementó dramáticamente tanto en número como en el porcentaje total de población. Ya en 1744, negros y mulatos representaban el 17% de la población total de la ciudad. Solamente los negros eran probablemente tres cuartos de este grupo. Para 1778, el grupo negro-mulato había crecido a poco más del 28% del total; y éste sería su porcentaje aproximado hasta después de la independencia.

El tercer grupo de inmigrantes eran habitantes de las zonas del interior del Virreinato del Río de la Plata, principalmente las zonas de Santiago del Estero y Tucumán, al noroeste, y Córdoba y Santa Fe, al norte.

Si bien la información concerniente al lugar de nacimiento es poco precisa en el censo de 1744, y prácticamente inexistente en el de 1778, la inmigración europea pareciera haber sido un tanto más fuerte que la inmigración desde el Virreinato. En 1744, por ejemplo, de los 640 individuos cuyo lugar de nacimiento es dado como otro que Buenos Aires, el 53% proviene de España y Europa (313 de España y 26 del resto de Europa) mientras que el 47% son de América. El grupo más grande de inmigrantes internos son nativos de las zonas al noroeste (242 individuos), mientras que de zonas al noreste proveían una cantidad mucho menor. A partir de testamentos y otros documentos personales sabemos de incluso otro afluente de inmigración, aquel de inmigrantes portugueses y brasileros quienes, hasta 1776, continuaban abriéndose paso a Buenos Aires a través del puesto de avanzada portugués de Colonia do Sacramento.

Estos tres movimientos migratorios influyeron en el crecimiento de la población *porteña*. A su vez también afectaron la distribución por sexo de dicha población. En 1744 y 1810 la relación hombre-mujer mostraba una pequeña preponderancia de hombres sobre mujeres (1,12 a1 y 1,08 a 1 respectivamente), un perfil poblacional que no era consistente con el flujo continuo de inmigrantes hombres en dos de los tres grupos entrantes. En 1778, sin embargo, la relación hombre-mujer era de 0,95 a 1, la preponderancia de mujeres fue causada por la creciente importación de esclavas mujeres.

Los inmigrantes de España tendían mayoritariamente a ser hombres. De hecho, es raro encontrar una mujer nacida en España residiendo en Buenos Aires durante el periodo bajo estudio. Los hombres tendían también a conformar el grupo proveniente de las zonas interiores del noroeste, aunque aproximadamente un 26% de dicho grupo eran mujeres. Dichas mujeres eran usualmente miembros de familias que habían migrado en su totalidad hacia Buenos Aires. Inmigrantes del noreste, esto es, del Paraguay y Brasil, mostraban un patrón similar a aquel español. Efectivamente, menos del 2% de dicha población eran mujer. La diferencia entre estos dos patrones de migración interna sugiere que la migración desde el Paraguay era más transitoria. Mientras que migrantes del noreste eran preponderantemente jóvenes adultos solteros, aquellos del noroeste eran frecuentemente hombres casados acompañados por sus esposas y quizás uno o dos hijos. Entre la población de esclavos nacidos en África (*bozales*), una preferencia por los esclavos hombre puede ser observada en el índice de masculinidad de 1744, dando lugar a una predisposición hacia las esclavas mujer para 1778.

Buenos Aires era una ciudad mercantil por excelencia, sin embargo su perfil demográfico y social eran marcadamente distintos a aquellos presentados por el Profesor Price en su revisión de las ciudades portuarias norteamericanas. Con el fin de comparar la estructura ocupacional de Buenos Aires con aquellas de Norte América, fueron analizados

[19] Comandrán Ruiz, Jorge op. cit.

dos censos, los de 1744 y 1778, siguiendo el modelo en el apéndice C del estudio de Price (véase tabla 2).

Antes de ver los resultados de este análisis sectorial, deben señalarse algunas flaquezas del material de Buenos Aires. Primero, ninguno de los censos realizados en Buenos Aires está completo. Sólo sobrevivieron datos de cuatro de los seis distritos de la ciudad censados en 1744, aunque son particularmente ricos en información acerca de ocupación y origen. El censo de 1778, si bien más completo, es pobre en cuanto a la información ocupacional para tres de los seis distritos. En ambos censos solamente es presentada consistentemente la información ocupacional sobre españoles (es decir, población blanca).

Otra dificultad al aplicar el análisis sectorial a los censos de Buenos Aires está relacionada con que el material sea un censo y no una declaración de impuestos, por lo que es mucho menos preciso a la hora de determinar ocupaciones en comparación con el material norteamericano. Esto, a su vez, dificulta la asignación de una ocupación a un sector de la economía u otro. Algunos ejemplos deberían clarificar este problema. El término *zapatero* es usado tanto para el fabricante de zapatos (sector industrial) como para el vendedor de zapatos (sector comercial). A la hora de definir *panadero* no hay forma de determinar cuántos panaderos se dedicaban a la venta (sector comercial) y cuántos se dedicaban a la producción de pan y galletas para otros mercados (sector industrial).

Las partes del censo de 1744 que están completas detallan un total de 7112 individuos, y se proporcio-

Tabla 2 - Análisis sectorial de la población de Buenos Aires 1744 y 1778

	1744[a]		1778[b]	
	Cantidad	*Porcentaje*	*Cantidad*	*Porcentaje*
Funcionarios de gobierno	(71)	(8.29)	(155)	(7.34)
Burocracia	27	3.15	84	3.98
Ejército	44	5.14	71	3.36
Sector servicios	(521)	(60.86)	(1,586)	(75.13)
Profesionales	(43)	(5.02)	(279)	(13.22)
Abogados	15	1.75	39	1.85
Clérigos	28	3.27	240	11.37
Comerciantes minoristas	274	32.00	508	24.06
Pequeños artesanos	80	9.34	372	17.62
Albañiles	56	6.54	368	17.43
Transportistas	13	1.51	28	1.33
Otros servicios	55	6.42	31	1.47
Sector Industrial	(166)	(19.39)	(177)	(8.38)
Textiles	14	1.63	11	0.52
Cueros	82	9.57	107	5.07
Alimentos	20	2.33	4	0.19
Astilleros			4	0.19
Metal	35	4.08	35	1.66
Mobiliario	3	0.35	10	0.47
Miscelánea	12	1.40	6	0.28
Comercio	(98)	(11.44)	(193)	(9.14)
Marineros	37	4.32	23	1.09
Mercaderes	43	5.02	145	6.87
Transportistas de lana	18	2.10	25	1.18
Total	856	(100.00)	2,111	(100.00)
Otros	(578)		(753)	
Agricultura	161		264	
Peones	162		291	
Desempleados	14		53	
Sirvientes	241		145	
Esclavos adultos (no señala ocupación)	633		2,550	
Total	2.067		5.414	

Fuente: [a]Universidad de Buenos Aires op. cit., pp. 329-502. [b]Universidad de Buenos Aires op. cit.
Nota: Los números entre paréntesis son los subtotales de la siguiente sección o subsección.

nan ocupaciones para sólo 1434 casos. La relación era, por lo tanto, 1 individuo económicamente activo por cada 4,95 habitantes. La información de 1778, completa para 24363 individuos, detalla ocupaciones para 2860, o 1 individuo económicamente activo por cada 8,51 habitantes. Esta discrepancia es probablemente el resultado de ocupaciones faltantes, como se menciona anteriormente.

Buenos Aires no sólo era un puerto sino también una ciudad de múltiples funciones, que tendían a volverse más complejas según pasaba el tiempo. Principalmente, una ciudad cuya economía giraba en torno al intercambio comercial, iba adquiriendo cada vez más importancia su segunda función de centro de administración civil y -en menor medida- eclesiástico. Era también un importante bastión militar. Efectivamente, estas funciones representaban casi la totalidad de la actividad económica de la zona. El comercio y los salarios extraídos de los ingresos gubernamentales proporcionaban un capital que fluía a través de la economía de la ciudad.

El grado en que la ciudad dependía de las importaciones para satisfacer su demanda creciente por bienes de lujo y productos industriales se refleja no sólo en los valores crecientes de las importaciones sino también en el pequeño tamaño del sector industrial local. Un análisis de la estructura ocupacional de la ciudad, similar al análisis sectorial realizado por Price, refleja la debilidad del sector industrial y la fortaleza de otros. Excluyendo el presunto "grupo sin clasificar", como hace Price, nuestro análisis del censo de 1744 muestra un sector gubernamental que involucra un porcentaje de población activa mucho más grande que aquel encontrado en cualquier ciudad de Norte América (8,29% en contraposición al 2,85% de Filadelfia). Dicho sector gubernamental crecería aún más para 1778 al mismo tiempo que la creación del virreinato generaba una burocracia expandida y un mayor cuerpo de oficiales.

Se puede apreciar el mismo patrón en el tamaño relativo de los sectores de servicios entre Buenos Aires y las ciudades norteamericanas. Dicho sector representaba el 60,68% de la población activa en Buenos Aires para 1744, mucho mayor incluso que el encontrado en cualquier otra ciudad norteamericana (49,29% para Filadelfia, 1780-83). La fundación del virreinato *porteño* resultó en una triplicación de los números del sector servicios de la ciudad, así también como su crecimiento relativo al 84,4% de todas las ocupaciones económicamente productivas. Mientras que cada grupo dentro de este sector experimentó crecimiento excepto por el llamado "otros servicios", el incremento más marcado se encontraba entre los miembros del sector construcción, lo que reflejó una mejora dramática tanto en la calidad como en la cantidad de las construcciones que tuvieron lugar en las últimas décadas del siglo dieciocho. Para 1778 el sector servicios de Buenos Aires era muy superior al de cualquier ciudad de Norte América.

Mientras que el sector servicios se fortaleció con la creación del virreinato, el sector industrial se debilitó. Dicho sector en Buenos Aires representaba sólo el 19,39% de la población en 1744, mientras que el de Boston, el más bajo de cualquier ciudad norteamericana estudiada, era del 26,6%. Muchos de los grupos dentro del sector industrial parecían estancarse, indicando el efecto negativo que tenía en la industria local la importación creciente de productos europeos. Sólo la producción de cueros y la construcción de barcos se incrementó, la primera debido al paso acelerado de las exportaciones transatlánticas producto del libre comercio, la segunda resultado de la construcción de pequeñas embarcaciones destinadas al tráfico ribereño de la *yerba mate*. Para 1778 este sector se redujo al 19,31% de la población económicamente activa.

Tanto en 1744 como en 1788 el sector comercial era también sorprendentemente menor en Buenos Aires que en las ciudades de Norte América. Aunque el sector creció un poco en Buenos Aires, del 11,44 al 12%, jamás se acerco al 20,9% de Filadelfia. La diferencia entre los respectivos grupos ocupacionales "marítimo-comerciales" señala en dirección de importantes diferencias culturales y económicas entre Buenos Aires y Norte América. El tamaño de este sector en Buenos Aires se debe parcialmente al número mucho menor que componía el sector marítimo de este grupo. A diferencia de las ciudades norteamericanas del siglo dieciocho, el comercio inter-oceánico de Buenos Aires no dependía de navíos construidos allí ni de un cuerpo de marineros local que los navegara, sino de embarcaciones extranjeras y marineros extranjeros que estaban de paso.

Además, el número de de mercaderes presentes en Buenos Aires es notablemente inferior al encontrado en cualquier otra ciudad de Norte América estudiada por Price. Por otro lado, mientras que Price sólo encuentra entre 133 y 195 hombres alistados como "minoristas, tenderos, almaceneros" en ciudades norteamericanas, por lo menos 269 entraban en esta categoría en Buenos Aires.

El comercio de Buenos Aires parece haber sido monopolizado por un número menor de mercaderes al por mayor que a su vez servían a un grupo más grande de minoristas. Este equilibrio es probablemente reflejo de una distribución de activos monetarios diferente dentro del gran sector comercial. En términos relativos pocos individuos controlaban las transacciones a gran escala, mientras que muchos minoristas participaban en pequeños intercambios monetarios y en la extensión de crédito a los consumidores, quienes por sí mismos tenían un poder adquisitivo muy limitado. El resultado neto de este sistema era un sector comercial más amplio, pero no necesariamente uno poderoso. El total de los mercaderes, tanto minoristas como al por mayor, en Buenos Aires hacia 1744 era de 317 (o el 37,03% de la población económicamente activa). Ya en 1788 dicho grupo combinado había crecido a 653 (35,16%).

La información comparable para Boston y Filadelfia oscilaba de 359 a 524 (o el 13,68 y 14,83%).

En el caso de Buenos Aires no es desatinado considerar ambos grupos de mercaderes como un todo. Muchos de los comerciantes mayoristas de la ciudad habían comenzado su vida profesional en alguna rama del comercio minorista, y muchos continuaron en ventas minoristas al mismo tiempo que operaban como importadores-exportadores al por mayor.[20] Por lo general, el comerciante al por mayor exitoso era al mismo tiempo mercader mayorista y comerciante minorista. El bajo número de de gente alistada como "empleados o amanuenses" hacía también que se redujera el grosor del sector comercio en Buenos Aires. Sabemos por otras fuentes que casi todos los comerciantes mayoristas empleaban de una a cuatro personas como personal auxiliar, pero no está detallado claramente en ninguno de los censos de Buenos Aires. Probablemente estén incluidas entre los imprecisamente clasificados como *dependientes* en las familias importantes de Buenos Aires o anotados como sobrinos o primos del cabeza de familia.

Además, el número de toneleros presente en Buenos Aires era ampliamente inferior a aquel de las ciudades portuarias norteamericanas. Efectivamente, sólo dos individuos dicen trabajar como *caldereros* tanto en 1744 como en 1778. Las exportaciones de Buenos Aires, predominantemente lingotes de plata y pieles, no tenían que ser empaquetados para la exportación de la misma manera que debían serlo la brea, el pescado salado y otras exportaciones de Norte América. Según testigos, tanto los lingotes como las pieles eran simplemente apilados en almacenes y luego transportados a las bodegas de los barcos donde eran apilados nuevamente. Los peones, trabajadores no calificados, o semicalificados en el mejor de los casos, eran suficientes para este tipo de trabajo.

Aunque la integración de los sectores comerciales era amplia, sabemos gracias a distintas fuentes que otros sectores de la población participaban más o menos activamente en el comercio *porteño*. Los burócratas y el clero -a los que se le prohibía expresamente participar en las algo degradantes actividades comerciales- así como también profesionales y quizás incluso artesanos invertían en el comercio y comerciaban bienes con el interior. De acuerdo a un observador del siglo diecisiete: "se podría decir que en esta ciudad los burócratas y el clero son poderosos en la misma medida en la que participan en el comercio. No hay registro de un sacerdote rico que no participe en el comercio, y los empleados públicos a menudo obtienen sus elevados ingresos, directa o indirectamente -por medio de sociedades o sobornos- gracias al comercio".[21] Mientras que el siglo dieciocho posiblemente produjo una mayor concentración del comercio en manos de mercaderes, sin duda otros continuaron invirtiendo en el principal sector económico de la ciudad.

La participación de burócratas, clero, y profesionales en el sector comercial conduce a una de las mayores dificultades al analizar la información de Buenos Aires: la de las múltiples ocupaciones, tanto declaradas en documentos como sobreentendidas. Si bien algunas de dichas ocupaciones estaban íntimamente relacionadas entre sí, los individuos trabajaban frecuentemente en dos o tres ocupaciones y en dos o tres sectores de la economía. Tomemos como ejemplo los individuos que aparecen como "barbero y pulpero", "marinero y granjero", o "zapatero y guardia". Esta multiplicidad de ocupaciones es por supuesto un indicio de la relativamente primitiva estructura ocupacional de la Argentina colonial. Los individuos eran llamados a cumplir varios roles, en parte debido a la estacionalidad de muchas ocupaciones y, en parte debido, a que no había suficiente demanda para subsistir con un sólo trabajo. Por lo menos en la ciudad argentina pre-industrial, la ocupación no estaba definida fuertemente ni asignada claramente a uno u otro sector de la economía.

Aunque Price no incluye agricultores o trabajadores no especificados en los porcentajes que calcula, en Buenos Aires estos dos grupos se encontraban entre los sectores más importantes (por lo menos en fuerza numérica) de la estructura ocupacional de la ciudad. Por lo tanto, hemos reconstruido el análisis sectorial de manera que se incluya al sector agrícola en la tabla 3.

En 1744, los 179 agricultores y los 144 peones eran el segundo y tercer grupo más numeroso, solamente inferior en número al de los minoristas. Si consideramos la estructura ocupacional en su totalidad, el grupo llamado "sin clasificar" componía el 29,8% de la población, segundo en números sólo en relación al sector servicios. En 1778, aunque todo el sector se encontraba un tanto reducido, aún así representaba uno de cada cuatro individuos económicamente activos y permanecía como el segundo sector en importancia, sólo menor al de servicios. El número de agricultores y peones había continuado creciendo, y su importancia relativa había disminuido sólo un poco. La principal baja en el "otro" sector ocurrió como resultado de la baja en el número de sirvientes, no debido a que hubiera menos personal de servicios disponible para los habitantes de Buenos Aires sino, porque dichos sirvientes eran reemplazados cada vez más por esclavos domésticos.

[20] Socolow, Susan M. *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810: family and Commerce*, New York, Cambridge University Press, 1978, p. 14.

[21] Céspedes Del Castillo, Guillermo *Lima y Buenos Aires*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947, p. 15.

Tabla 3 - Análisis sectorial de la población de Buenos Aires 1744 y 1778 (revisado)

	1744[a]		1778[b]	
	Cantidad	*Porcentaje*	*Cantidad*	*Porcentaje*
Funcionarios de gobierno	(71)	(4.95)	(155)	(5.41)
Burocracia	27	1.88	84	2.93
Ejército	44	3.07	71	2.48
Sector servicios	(521)	(36.336)	(1,586)	(55.38)
Profesionales	(43)	(3.00)	(279)	(9.74)
Abogados	15	1.05	39	1.36
Clérigos	28	1.95	240	8.38
Comerciantes minoristas	274	19.11	508	17.74
Pequeños artesanos	80	5.58	372	12.99
Albañiles	56	3.91	368	12.85
Transportistas	13	0.91	28	0.98
Otros servicios	55	3.84	31	1.08
Sector Industrial	(166)	(11.58)	(177)	(6.18)
Textiles	14	0.98	11	0.38
Cueros	82	5.72	107	3.74
Alimentos	20	1.39	4	0.14
Astilleros			4	0.14
Metal	35	2.44	35	1.22
Mobiliario	3	0.21	10	0.35
Miscelánea	12	0.84	6	0.21
Comercio	(98)	(6.83)	(193)	(6.74)
Marineros	37	2.58	23	0.80
Mercaderes	43	3.00	145	5.06
Transportistas de lana	18	1.26	25	0.87
Otros	(578)	(40.31)	(753)	(26.29)
Agricultura	161	11.23	264	9.22
Peones	162	11.30	291	10.16
Desempleados	14	0.98	53	1.85
Sirvientes	241	16.81	145	5.06
Total	1.434	(100.00)	2.864	(100.00)
Esclavos adultos (no señala ocupación)	633		2.550	
Total	2.067		5.414	

Fuente: [a]Universidad de Buenos Aires op. cit., pp. 329-502. [b]Universidad de Buenos Aires op. cit.
Nota: Los números entre paréntesis son los subtotales de la siguiente sección o subsección.

La existencia de un gran grupo de agricultores dentro de los límites de la ciudad refleja la naturaleza rural de las afueras de Buenos Aires, rodeada por *quintas* y pequeñas *estancias* que proveían vegetales, frutas y carne al mercado urbano. En el caso de Buenos Aires parece claro que, en el siglo dieciocho, incluso ciudades que eran esencialmente *entrepôts* comerciales dependían fuerte y directamente de la base agrícola de las inmediaciones. Otros individuos incluidos en la categoría "agrícola" eran los dueños de *estancia* que se mudaban, de su residencia principal en la ciudad, a sus estancias en los campos de la zona. Esta necesidad de mantener una residencia principal en la ciudad, al mismo tiempo que dependían del campo para la supervivencia económica, se ha hecho notar frecuentemente en la cultura Hispánica.[22]

Los trabajadores no especificados conformaban otro gran sector de la población urbana. Parte de dicho sector, los *jornaleros* o gente descripta como "viven de su trabajo", parecerían haber conformado un mar de trabajadores semi y no calificados que migraban del gran sector servicios o de las pequeñas industrias hacia los trabajos de agricultura estacionales. Otros, los *conchabados*, habían entrado en una situación voluntaria en donde ofrecían su trabajo a cambio de bienes para sobrevivir. Y otros, los *agregados* o *arrimados*, parecieran haberse unido a hogares como servidumbre aunque algunos también se empleaban como trabajadores no calificados en panaderías y pequeñas industrias.

Como ya ha sido mencionado, ambos censos de Buenos Aires eliminaban, hasta cierto punto, algunas ocupaciones. Debido a la parcialidad hacia los *españoles* (es decir, blancos) y *gente decente,* la subestimación probablemente no afectara a los sectores de elite (mercaderes, clero, burócratas, letrados) tanto como a los menos prestigiosos. Para tener una idea de hasta qué punto los artesanos eran descartados del censo, la tabla 4 compara las cifras de individuos en distintas ocupaciones artesanales con números obtenidos de otras fuentes publicadas.

Un nuevo análisis sectorial, mostrado en la tabla 5, que incorpora la información provista por esas fuentes, probablemente pueda reflejar más acertadamente la verdadera distribución a pesar de omitir en alguna medida las ocupaciones artesanales. Esta nueva distribución es comparada en la tabla 5 con la información norteamericana, la cual ha sido también revisada para contabilizar los números obtenidos de otras fuentes en relación a "otras" ocupaciones.

Toda la información ocupacional recogida de los censos

[22] Ramirez, Susan E. "Large Landowners", en Hoberman, Louisa y Susan M. Socolow (eds.) *Cities and Society in Colonial Latin America*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1986, pp. 19-20.

tiende a excluir dos grandes grupos dentro de la población económicamente activa: los esclavos empleados en el servicio domestico en casas de familia, y las mujeres. El número de esclavos, tanto hombres como mujeres, niños y adultos, sin ninguna ocupación declarada, era de aproximadamente 1266 en 1744. Para 1778 el número total de dichos esclavos se había incrementado a aproximadamente 5100. A fin de contabilizar la población esclava adulta e incluirla en la población económicamente activa, se estimó conservadoramente que la mitad de la población total de esclavos eran adultos (véase tabla 3).

Tabla 4 - Grupo de artesanos

	1744 censo	1748 lista	1778 censo	1778 lista
Carpinteros	34	68	106	194
Zapateros	79	120	132	246
Peluquero	7	26		
Albañil	23	47	22	54
Sastre			76	91
Barbero			48	53
Panadero			8	39
Platero			51	51
Carnicero			4	50
Ladrillero			20	75
Herrero			12	47
Carpintero naval			6	23
Carretero			26	71
Faenador			4	34
Total	143	261	515	1028

Fuente: Rosal, Miguel Ángel "Artesanos de color en Buenos Aires (1750-1810)", en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, nº 17, 1982, pp. 331-354.

El número de mujeres que participaban en algún tipo de función económica es más difícil de calcular, aunque podemos asumir que al menos un porcentaje de mujeres solteras y viudas que vivían en la ciudad, así también como niñas huérfanas y *agregadas*, participaban en algún tipo de actividad económica esporádicamente. Sabemos por otras fuentes que las mujeres *porteñas* eran admiradas por su habilidad como costureras.[23] Luego de 1782, cuando una fábrica de tabaco comenzó a funcionar en la ciudad, aproximadamente un 90% de su fuerza laboral estaba compuesta por mujeres.

Un análisis de aquellos casos en los que la información en el censo de 1744 es completa en cuanto a ocupación y raza muestra una tendencia de ciertas ocupaciones a estar predominantemente conformadas por miembros de un grupo racial u otro. Mientras que los blancos están representados en todas las ocupaciones excepto sirviente, son abrumadoramente predominantes en gubernatura, profesiones, clero, y comercio al por mayor y menor. Varias profesiones artesanales incluidas en el sector servicios y el industrial también empleaban un número considerable de *españoles*. Entre ellas se encontraba la herrería, donde 20 de 35 eran *españoles*, la pequeña industria mobiliaria con 2 artesanos blancos sobre un total de 3, y la construcción (26 de 80). Incluso 4 de los 13 mendigos desempleados estaban alistados como racialmente blancos. Por otro lado, los blancos representaban solamente el 43% de la población con una ocupación identificable.

Los patrones de empleo de negros y mulatos son bastante diferentes de aquellos propios de los blancos. Primero, son claramente excluidos de las actividades socialmente más prestigiosas y económicamente más rentables: el sector gubernamental, el clerical, el profesional y por último el de comercio mayorista. En efecto, sólo 66 negros y mulatos (de una población total de 1400) pueden ser identificados por otra ocupación que la de esclavo. De dicho número, un puñado eran minoristas, artesanos, curtidores; 21 se dedicaban a la agricultura, y otros 14 eran trabajadores semi calificados. La posición laboral de negros y mulatos cambió sin embargo durante el período, con números de ambos grupos trepando rápidamente dentro del amplio rango de ocupaciones artesanales, a pesar de intentos organizados para excluirlos de los gremios[24]. No obstante, a la vista de los responsables del censo de 1778, sólo 110 no blancos de una población total de 8340 merecía tener su ocupación registrada.

Tabla 5 - Comparación del análisis sectorial revisado para Buenos Aires y ciudades norteamericanas

	Boston[a]	Philadelphia[a]	Philadelphia[a]	Buenos Aires	Buenos Aires
	1790	1774	1780-83	1774	1778
Funcionarios	68	58	93	71	175
	(1,46)	(1,27)	(2,45)	(4,57)	(5,18)
Servicio	1.115	1.856	1.608	598	1.858
	(40,47)	(40,79)	(42,39)	(38,53)	(55,08)
Industria	659	1.017	891	207	339
	(23,92)	(22,35)	(23,49)	(13,33)	(10,15)
Comercio	635	862	670	98	238
	(23,04)	(18,94)	(17,66)	(6,31)	(7,05)
Otros	278	757	531	578	783
	(10,09)	(16,63)	(13,99)	(37,24)	(23,21)
Total	2.755	4.550	3.793	1.552	3.373

Fuente: Price, Jacob W. op. cit.

En la misma medida que la raza influenciaba la ocupación, también lo hacía el lugar de nacimiento. Mientras que los habitantes nacidos en la zona estaban presentes en todas las ocupaciones y sectores económicos, los inmigrantes de las regiones al noroeste del virreinato conformaban un número desproporcionado de gente en el comercio minorista, las curtiembres y el sector textil. Estas ocupaciones no sorprenden dadas las artesanías tradicionales de dichas áreas al noroeste. Otro número importante

[23] Concolorcorvo, op. cit. p. 41; Molinari, Ricardo Luis *Buenos Aires 4 Siglos*, Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1983, p. 186.

[24] Para ejemplos concretos de esta actitud véase Johnson, Lyman L. "The Racial Limits of Guild Solidarity: An Example from Colonial Buenos Aires", en *Revista de Historia de América*, nº 99, enero-junio 1985, pp. 7-26; Johnson, Lyman L. "The Irnpact of Racial Discrimination on Black Artisans in Colonial Buenos Aires, en *Social History* 6, Nº3, Octubre 1981, pp. 301-316.

de inmigrantes del noroeste participaba en la agricultura o era empleado como mano de obra semi calificada, un reflejo de la pobre situación económica y del crecimiento poblacional en el interior, además del abandono de los sectores menos favorecidos. Otro grupo considerable del noroeste participaba en el transporte terrestre entre Buenos Aires y el interior, especialmente como propietarios y conductores de *carretas* que cruzaban las *pampas* en su trayecto hacia Córdoba, Tucumán y el Alto Perú.

Los inmigrantes paraguayos mostraban marcadas diferencias en cuanto a patrones ocupacionales. Mientras que un gran porcentaje también participaba en el sector agrícola como obreros semi o no calificados, la ocupación modelo para aquellos nacidos en Paraguay era la carpintería, nada sorprendente dada la abundancia de madera río arriba y la escasez de madera en el resto el virreinato. Buenos Aires importaba desde Asunción y sus alrededores tanto madera como hombres que tuvieran la experiencia necesaria para trabajarla.

Como cualquier otra ciudad, la Buenos Aires del siglo dieciocho poseía varios sectores de su población económicamente activa que se movían dentro y fuera de la ciudad, alternando su lugar de residencia. El censo de 1744 arroja algo de información al respecto, ya que lista tanto a aquellos que estaban a punto de dejar la ciudad como a aquellos ausentes en el momento en que el censo fue realizado. En la categoría "A punto de dejar" se encuentran 58 individuos, en su mayoría hombres que se dedicaban al comercio. Aunque dichos individuos no fueron incluidos en el análisis sectorial anterior, representaban casi un 5% de la población económicamente activa con ocupaciones declaradas. Sus destinos variaban entre España, Chile, Perú y Potosí. Otros 138 individuos son listados como ausentes (11,32% de la población económicamente activa), lo que refleja un escenario similar. Más del 60% de los ausentes pareciera, de acuerdo a su destino o profesión, encontrarse en viajes por negocios o en *estancias* cercanas. La mayoría de las personas ausentes en *estancias* al momento del censo se encontraban en los distritos de Matanza y Magdalena, al sureste, pero los ciudadanos *porteños* también podían ser encontrados en zonas al norte como San Isidro, Areco y Arrecifes o incluso la más lejana Arroyos y la *otra banda*.

El análisis sectorial es una herramienta que ayuda al historiador a entender la relación entre los diferentes grupos ocupacionales en un escenario urbano. Este análisis de una ciudad portuaria sudamericana, también demostró haber sido útil a la hora de ayudar a entender la estructura socio-económica de la ciudad. De mayor interés aún, este análisis nos proporcionó una aproximación acerca del grado de variación encontrado en ciudades que poseían la misma función económica. Buenos Aires, principal puerto de la Sudamérica Española en la costa Atlántica, era notablemente diferente en su estructura ocupacional al de Filadelfia y al de Nueva York.

Dichas diferencias dan lugar a preguntas interesantes acerca de la tipología de ciudades. El caso de Buenos Aires sugiere que, en el siglo dieciocho, una ciudad podía tener un amplio sector agrícola y, al mismo tiempo, tener como actividad principal el comercio. El ejemplo de Buenos Aires demuestra también que una ciudad próspera podía tener al mismo tiempo un grupo relativamente pequeño involucrado en el comercio exterior, y un sector industrial sorprendentemente pequeño. Este análisis propone otras preguntas acerca del efecto que tienen los patrones culturales a la hora de determinar una estructura ocupacional urbana. ¿Hasta qué punto los patrones encontrados en Buenos Aires son similares a los de otras ciudades españolas, sin importar su rol económico? Esperamos que investigaciones futuras que empleen el análisis ocupacional respondan algunas de estas preguntas.

Traducción de Francisco Moreno