

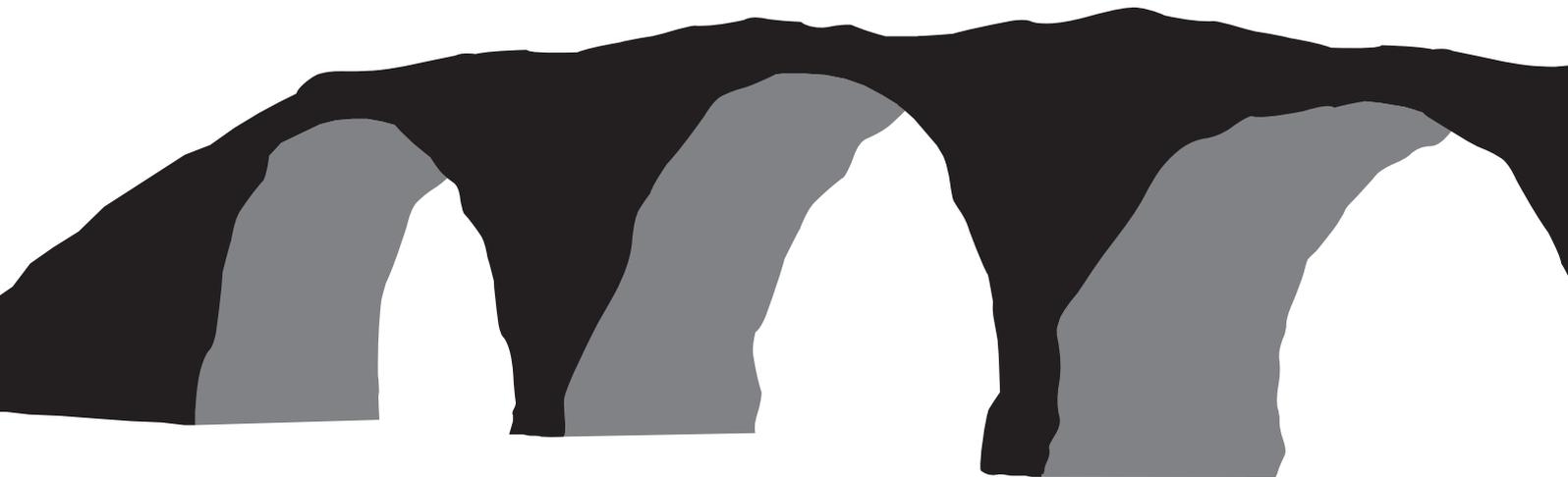
VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica

Volume 2 | Número 1 | Janeiro – Junho 2008

ISSN 1981-5875

**LOS MARINOS MALDITOS
IDENTIDAD, PODER Y MATERIALIDAD
(PATAGONIA, SIGLO XVIII)**

Silvana Buscaglia



LOS MARINOS MALDITOS IDENTIDAD, PODER Y MATERIALIDAD (PATAGONIA, SIGLO XVIII)

Silvana Buscaglia*

RESUMO

Neste trabalho é abordada a estruturação das relações de poder no cenário criado com a fundação da colônia espanhola de Floridablanca, no fim do século XVIII (San Julián, Província de Santa Cruz, Argentina). Para tanto, analisamos as relações entre a colônia, no interior, e um estabelecimento secundário na costa, habitado principalmente por marinheiros. Em particular exploramos, com base em informações históricas, a participação do mundo material na construção das identidades, das práticas sociais, e da estruturação das relações de poder. Nossa perspectiva destaca o papel ativo dos grupos subordinados e do significado de suas práticas, em termos da ordem colonial vigente na costa da Patagônia.

RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto abordar la estructuración de las relaciones de poder en el escenario creado con la fundación de la colonia española de Floridablanca, a fines del siglo XVIII (San Julián, Provincia de Santa Cruz, Argentina). Para ello analizamos las relaciones entre la colonia (localizada en el interior) y un asentamiento secundario (establecido en la costa) que se encontraba mayoritariamente habitado por marinos. En particular, exploramos las formas en que el mundo material habría participado en la construcción de las identidades, las prácticas sociales y la estructuración de las relaciones de poder. Nuestra perspectiva destaca el rol activo de los grupos subalternos y la significación de sus prácticas en términos del orden colonial vigente en la costa patagónica.

ABSTRACT

This work intends to approach the structuring of power relationships in the scenario created with the foundation of the Spanish colony of Floridablanca at the end of 18th century (San Julian, Province of Santa Cruz, Argentina). For it, we analyzed the relationships between the colony in the inland and a subsidiary settlement established on the coast, inhabited mainly by sailors. In particular, we explore on the base of the historical information, how the material world would have participated in the construction of the identities, the social practices and the structuring of the power relationships. Our perspective highlights the active role of the subaltern groups and the significance of its practices in terms of the effective colonial order in the Patagonian coast.

* Departamento de Investigaciones Prehistóricas y Arqueológicas –IMHICIHU-CONICET. Saavedra 15, 5° piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, CP 1083, Argentina. silvana_buscaglia@yahoo.com.ar

INTRODUCCIÓN

A fines del siglo XVIII, como resultado del plan de colonización español de la costa patagónica, se fundó en el área de la Bahía de San Julián (Provincia de Santa Cruz, Argentina) la “Nueva Colonia y Fuerte de Floridablanca”¹ (Apolant 1970; De Paula 1974, 1984). Este plan se apoyó en las ideas de la Ilustración española y fue impulsado por los ministros de la Corte de Carlos III (Senatore 2003, 2005)

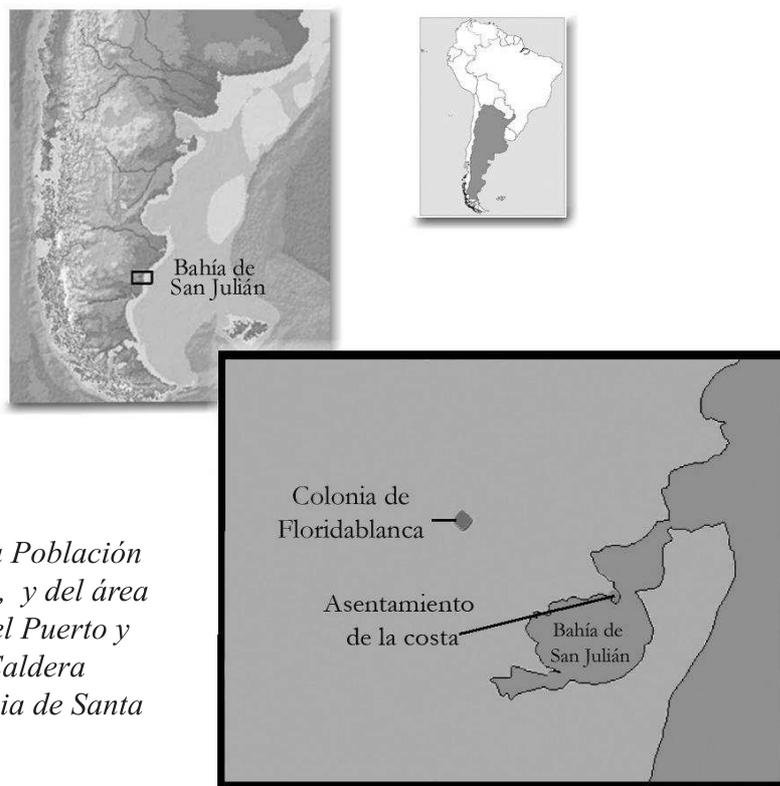


Figura 1

Localización de “La Nueva Población y Fuerte de Floridablanca”, y del área donde habrían funcionado el Puerto y el Almacén –actual Punta Caldera (Puerto San Julián, Provincia de Santa Cruz).

Es importante destacar que, más allá de las motivaciones geopolíticas, la Corona Española buscó establecer en sus poblaciones un nuevo orden social sobre la base de la ideología ilustrada. La creación, reproducción y reformulación de ese orden en Floridablanca se ha transformado en uno de los principales ejes analíticos que enmarcan las investigaciones en el sitio. El abordaje de este problema se realiza mediante el estudio de la relación entre los discursos subyacentes al plan de poblamiento y las prácticas sociales de los grupos e individuos en la colonia, integrando el análisis de la documentación escrita y la cultura material (Bianchi

1- Desde el año 1998, Floridablanca es objeto de investigaciones históricas en archivos nacionales y españoles. De la misma manera, constituye el centro de interés de diversas intervenciones arqueológicas realizadas en el marco del proyecto *Arqueología e Historia en la Colonia Española de Floridablanca*, dirigido por la Dra. María Ximena Senatore.

Villelli 2007; Buscaglia y Nuviala 2007; Marschoff 2007; Senatore 2005; Senatore *et al.* 2007).

Este trabajo forma parte de una investigación mayor que propone ampliar las discusiones sobre la puesta en práctica del modelo de orden social. Para ello incorpora un nuevo escenario creado mediante la instalación de un asentamiento subsidiario en la bahía. Desde el plano discursivo, la costa fue construida como un espacio marginal y anárquico, donde prevalecieron prácticas no legitimadas socialmente. Las mismas se encontraron ligadas a las esferas de la clandestinidad y la ilegalidad, y fueron comúnmente desarrolladas por marinos. En contrapartida, la imagen de la colonia usualmente evocó el orden social y material, así como el disciplinamiento moral y laboral. Tomando estas imágenes como punto de partida, nos preguntamos por el significado de la tensión y el antagonismo entre la costa y el interior. De la misma manera, cuestionamos sus consecuencias en términos de la puesta en práctica del modelo de orden social. Nuestra perspectiva destaca el rol activo de los grupos categorizados como subalternos en la estructuración de las relaciones de poder (De Certeau 1980; Scott 1985, 1990; Beaudry *et al.* 1991; Paynter y McGuire 1991; entre otros).

Para entender las formas en que se estructuraron las relaciones de poder creemos necesario ahondar en la constitución de las prácticas e identidades sociales de los marinos, grupo que –como ya adelantamos– resultó aparentemente problemático en el ámbito de la costa. Nuestro abordaje considerará exclusivamente la documentación histórica², donde prestaremos especial atención a las condiciones sociales y materiales de la vida de la gente de mar, la significación de las áreas portuarias, y el rol del espacio construido en la costa de San Julián. A partir de ello, evaluaremos si la costa pudo funcionar como un referente que evocaba el poder de los funcionarios de la colonia. En definitiva, teniendo en cuenta la particularidad del caso, buscaremos establecer los límites prácticos a los que se enfrentó la instauración del orden colonial en un contexto marginal del Imperio Español durante fines del siglo XVIII.

A continuación, describimos brevemente las características de la colonia de Floridablanca y del modelo de orden social generado por los discursos ilustrados.

2- Hasta el momento, las investigaciones en el área de Punta Caldera –donde se habría establecido el asentamiento de la costa– no han arrojado evidencia arqueológica respecto a la ocupación española de fines del siglo XVIII. Estimamos que la ausencia de evidencia se asocia a la baja intensidad de uso de este sector de la bahía y, sobre todo, a la fuerte dinámica de los procesos naturales y antrópicos actuantes a lo largo de la franja litoral. Por esta razón, nos basamos en fuentes históricas primarias y bibliografía específica para discutir la problemática presentada en este trabajo.

LA COLONIA Y EL ORDEN

La colonia de Floridablanca fue ocupada entre 1780 y 1784, año en que fue intencionalmente incendiada y abandonada por orden expresa de la Corona Española. Durante su funcionamiento, Floridablanca albergó aproximadamente 150 personas de origen socialmente diverso: familias de labradores procedentes de España, funcionarios de la Corona, personal de maestranza, presidiarios y militares, entre otros. Importa destacar que, desde un principio, las autoridades buscaron imprimir un carácter netamente agrícola a la colonia. Por este motivo, decidieron ubicarla tierra adentro, en las cercanías de una fuente de agua dulce (figura 1).

Las funciones gubernamentales de la colonia estaban concentradas en el Comisario Superintendente Don Antonio de Viedma, quien estaba subordinado al Virrey y residía en el fuerte. En los establecimientos patagónicos, los comisarios superintendentes ejercían funciones de policía, a partir de las cuales se ocupaban de todo lo relativo al progreso y crecimiento de las poblaciones. Sus responsabilidades implicaban corregir cualquier delito o abuso contra la vida y costumbres de la gente. De esta manera, su celo por la moral constituía una prerrogativa de sus obligaciones (Gorla 1984:82, 91). En contextos como las empresas de colonización iniciales, enmarcadas en un fuerte aislamiento geográfico, el fomento del trabajo y las buenas costumbres fue prioritario para asegurar el éxito de los proyectos.

Como mencionamos anteriormente, en Floridablanca se intentó establecer y reproducir un nuevo ideal de sociedad fundado en los principios de la Ilustración española (Senatore 2003). Este modelo se vinculaba con el movimiento reformista impulsado por los ministros de la corte de Carlos III durante principios del siglo XVIII. Su objetivo era poner fin a los problemas estructurales que aquejaban la sociedad española, principalmente relacionados con los privilegios y la propiedad de la tierra (Senatore 2002:94). Así, el proyecto fomentaba la igualdad entre los hombres, la agricultura como principal fuente de riqueza y el concepto de familia moderno –nuclear y patriarcal– como unidad primordial de la sociedad (Sarrailh 1992; Mestre Sachis 1993). El utilitarismo moral y la crítica a la ociosidad también formaron parte del pensamiento ilustrado en España (Chiaramonte 1962).

Las familias de labradores fueron los principales destinatarios del ensayo social. A través de las ideas del pensamiento ilustrado se establecieron las pautas del poblado, teniendo en cuenta el ordenamiento de los individuos y las relaciones entre ellos. En este sentido, el modelo de orden social habría implicado una reorganización de *“las relaciones, jerarquías e identidades sociales, formas de interacción entre las personas y los grupos, una estructuración de los espacios de los poblados y actividades productivas, entre otras cosas”* (Senatore 2003:87).

Entendemos el modelo de orden social como una formación discursiva (Foucault 1970). La misma consiste en un conjunto de enunciados definidos no sólo por su identidad, sino también por su dispersión y reiteración sistemática en los planos narrativo y material (Tilley 1995). Lo que caracteriza una formación discursiva es la regularidad de una práctica. En el caso de Floridablanca, observamos que la reproducción del modelo fue garantizada mediante su implementación y repetición en diversos soportes discursivos –tanto escritos como materiales (Senatore 2005; Senatore *et al.* 2007). La concordancia entre la construcción narrativa y material de los espacios de habitación destinados a las familias de labradores, así como su regularidad –en términos de dimensiones, morfología y materias primas– constituye uno de los ejemplos de este proceso (figura 2) (Senatore 2005; Senatore *et al.* 2007).

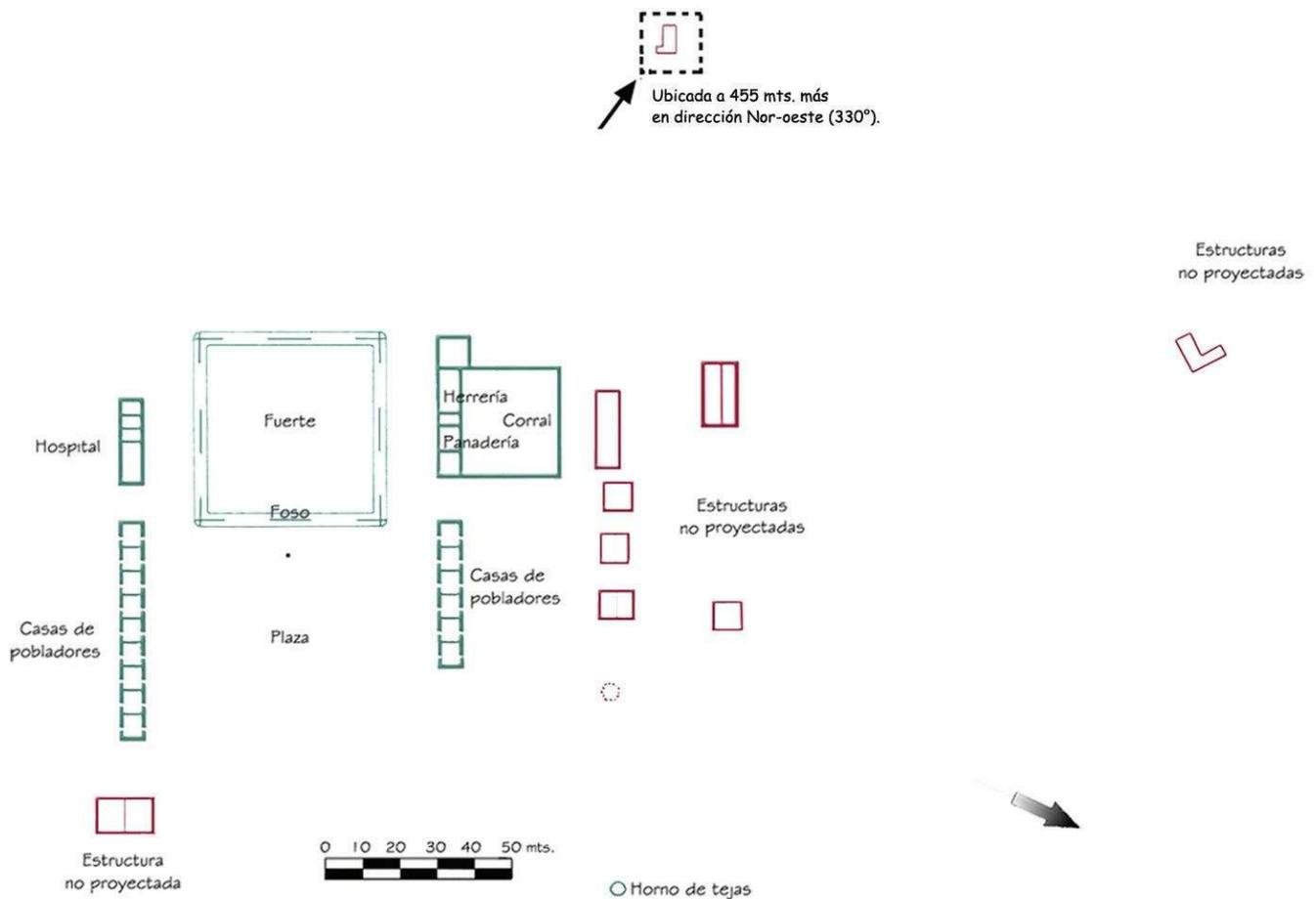


Figura 2. Plano arqueológico de la colonia de Floridablanca.

Sin embargo, el estudio conjunto de los documentos históricos y la cultura material no sólo permite identificar concordancias, sino también disonancias en ambas esferas. Durante la puesta en práctica del modelo de orden social en Floridablanca, todo aquello que no encajaba dentro del proyecto fue representado de modo ambiguo o resultó finalmente silenciado por las narrativas del poder oficial (Buscaglia *et al.* 2005; Bianchi Vilelli 2007; Senatore *et al.* 2007).

Frente a la imagen “ordenada” de la colonia, se contraponen la de la costa, demonizada en las narrativas como un espacio social viciado, marginal y caótico. En la próxima sección, presentamos las principales características de la costa y su representación en el plano discursivo.

LA COSTA EN EL MARCO DEL PROYECTO DE POBLAMIENTO

Dado que el proyecto estuvo orientado a crear una población con una base netamente agrícola, la localización del asentamiento se efectuó en el interior, en las cercanías de una fuente de agua dulce. Ello implicó que la costa quedara relegada a un segundo plano, a pesar de su importancia estratégica, económica y logística respecto del núcleo poblacional.

La evidencia histórica señala que la costa fue utilizada como centro de operaciones para el desembarco y almacenamiento de provisiones. Con ese objetivo, se estableció un almacén permanente sobre la playa –hipotéticamente, en el área de la actual Punta Caldera (Viedma [1783] en de Angelis 1972). De esta manera, la costa funcionó como centro de redistribución de alimentos y bienes hacia la colonia, distante unos 9,7 km aproximadamente (figuras 1 y 3).

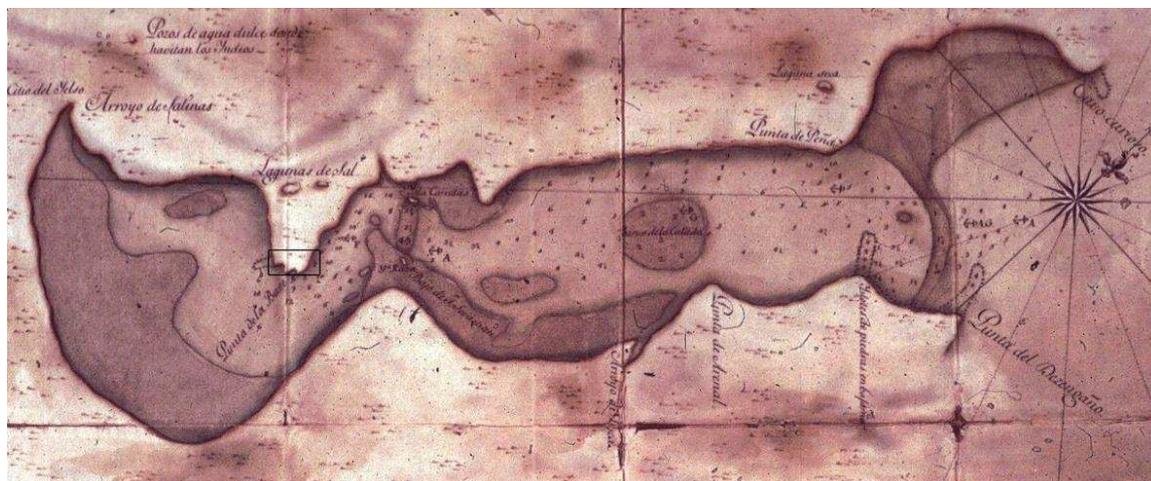


Figura 3. Plano histórico de la Bahía de San Julián (1780). En el recuadro se destaca el lugar donde se habría emplazado el Almacén de la colonia.³

A diferencia del poblado, en la costa no parece haberse pensado en una organización oficial y planificada del espacio construido. Las referencias históricas sobre la apariencia, componentes, dimensiones y organización espacial del Almacén son escasas e imprecisas (Viedma [1783] en de Angelis 1972:905). Asimismo, en

3- Archivo General de Indias [AGI], Mapas y Planos, Buenos Aires, 133.

las narrativas del poder oficial la costa aparece representada de forma ambigua, con poca precisión en lo que respecta a la toponimia empleada. Esta ausencia de estabilidad en las designaciones (Zoppi 1999) puede ser interpretada como una falta de reconocimiento de este espacio en el marco del proyecto oficial.

LA POBLACIÓN DE LA COSTA

A diferencia de la colonia, la costa no fue habitada por familias con residencia permanente. Por el contrario, fue ocupada por hombres adultos solos.⁴ De acuerdo a la información disponible, el grupo establecido en la costa se encontraba compuesto por funcionarios de la corona encargados del control y administración del Almacén –Contador y Guardalmacén–; personal de maestranza asignado a la panadería, la asistencia del depósito y otras actividades –panadero, tonelero, peones (presidarios), carpinteros–; y militares destinados a velar por la seguridad de los víveres y otros efectos –un cabo y seis soldados.⁵

El aporte más importante de individuos provino de la tripulación de las embarcaciones que recalaban en el puerto durante el período que funcionó la colonia (tabla 1). De esta manera, cuando coincidían dos o más buques se incrementaba notablemente el número de individuos sobre la costa (entre 30 y 100 personas). En estos casos, las naves constituyeron el principal lugar de residencia de los tripulantes.

Buque	Cantidad de Tripulantes
Bergantín San Francisco de Paula	Entre 14 y 18
Bergantín Nuestra Señora del Carmen	Entre 14 y 17
Paquebote San Sebastián	Entre 27 y 39
Paquebote Nuestra Señora de Belén	31

Tabla 1. *Cantidad de tripulantes de las distintas embarcaciones españolas que recalaban en la Bahía de San Julián para abastecer la colonia de Floridablanca (AGN, Sala IX, 16-2-9 y 16-5-10).*

4- En los documentos se construye la costa como un espacio masculino por excelencia, donde las mujeres tenían la entrada prohibida. Sin embargo, no descartamos la posibilidad de una entrada clandestina, proviniendo de la colonia, la población indígena o los buques.

5- AGN, Sala IX, 16-2-9; 16-3-6 y 16-3-7.

A excepción del Bergantín San Francisco de Paula (cuya estancia en el puerto era permanente), la estadía de los buques en San Julián se prolongaba por períodos de uno a diez meses (tabla 2) (Senatore 2003). La tripulación de las embarcaciones conformó un grupo heterogéneo en términos de origen, edad y jerarquía. En la España de fines del siglo XVIII, las flotas militares y mercantes contrataban o reclutaban la mayor parte de sus marinos rasos a partir de levadas realizadas entre los sectores más marginales de la población (Morell 1984a, 1984 b).

Embarcación	Período	Tiempo de permanencia en la Bahía de San Julián
Fragata Nuestra Señora del Carmen	Octubre de 1780	Naufraga en las costas de la Bahía de San Julián apenas ingresa
Bergantín Nuestra Señora del Carmen	Octubre – diciembre de 1780	1 a 5 meses
Paquebote San Sebastián	Enero – mayo de 1781	4 meses
	Enero – mayo de 1782	4 a 5 meses
	Fines de noviembre de 1783 – enero de 1784	1 mes
	Fines de octubre de 1780 – febrero de 1781	3 meses
	Septiembre – octubre 1781	1 mes
	Marzo – abril 1783	1 mes
	Diciembre de 1783 – enero de 1784	1 mes
Paquebote Nuestra Señora de Belén	Septiembre – octubre de 1781	1 mes
	Junio de 1782 – abril de 1783	10 meses
	Diciembre de 1783 – enero de 1784	1 mes

Tabla 2. Arribo de buques y tiempo de permanencia en la Bahía de San Julián (Viedma [1783] en de Angelis 1972).

En la costa se cumplieron diversas labores, en su mayor parte asociadas con el sostenimiento de la colonia y el proyecto oficial de poblamiento. Sin embargo, este espacio también fue escenario de otro tipo de actividades, especialmente vinculadas con las esferas de la clandestinidad y la ilegalidad.

LA CONSTRUCCIÓN DISCURSIVA DE LA COSTA

La construcción discursiva de la costa muestra silencio y/o ambigüedad respecto a la toponimia y el espacio construido; en definitiva, respecto a lo que debió ser regulado por el proyecto, pero que –en la práctica– quedó completamente marginado. El resultado es la ilusión de un espacio difuso y borroso. A pesar de ello, la estrategia del poder oficial no propuso simplemente opacar el lugar de la costa en el marco del proyecto. Por el contrario, su principal objetivo consistió en cambiar el foco e iluminar determinados aspectos de su funcionamiento social (principalmente asociados con la construcción de una imagen de desorden y marginalidad).

En la totalidad de documentos analizados⁶, el desacato (tanto de los funcionarios como del resto de la población), la falta de autoridad, la indisciplina, la violencia y los delitos parecen estar a la orden del día. Son reiteradas las alusiones del Superintendente a la incompetencia del contador para ejercer su mando y mantener el orden en el área del puerto. Ello se ve claramente reflejado en una de las tantas cartas que Viedma dirigió al Contador, donde lo reprende con duras palabras:

“ [...] cuando no me ha obedecido los oficios y al tercero me responde vm con tan extraña proposición, y en cuanto a que mi orden, ha debilitado sus facultades de vm para que el guardalmacén y otros no le obedezcan en los asuntos de su contaduría y en las disposiciones dadas por vm en virtud de mis órdenes, padece vm otra notoria equivocación sabiendo tiene vm en ese sitio, un cabo y seis soldados con orden de su oficial, para que le den el auxilio que necesite, en lo que podía vm haberse valido para hacerse obedecer de lo que dice ha tolerado con tanta paciencia y concluye vm diciendo le dispense la permanencia en ese sitio, permitiéndole se transfiera a éste, pues de este modo evitará la ocasión de sufrir las sobradeces que hasta aquí ha sufrido, pues de los contrario me dice vm no lleve a mal no intervenga en nada de lo que ahí se ejecute, y que de este modo estaré yo más contento, ellos más satisfechos, pues pueden hacer los que se les antoje y vm más tranquilo. El permanecer vm en ese sitio es indispensable porque debe vm estar donde se halle el almacén para la toma de la razón en lo que de él se saque, como es su obligación como contador; que vm no intervenga en las obras que ahí se ejecutan, haría lo que guste, pues yo se asistir aquí y hay que trabajar día y noche, y hacerme obedecer y que no haga ninguno lo que se le antoje, como vm supone y en adelante hablará vm con moderación y respeto en sus establecimientos porque de lo contrario tomaré otra providencia”⁷.

Resulta interesante destacar que, en el espacio de la costa, la desobediencia a la autoridad y las normas establecidas se da entre y al interior de distintas categorías sociales. En este sentido, las narrativas del Superintendente parecen poner en evidencia una crisis de autoridad entre su persona y el Contador. Por un lado, el Contador desatiende las órdenes del Superintendente. Por otra parte, parece ejercer un escaso control sobre el resto de los actores sociales; fundamentalmente sobre los marinos, quienes desafían el poder oficial y el orden establecido mediante prácticas no legitimadas. Entre estas prácticas podemos mencionar el robo de bienes y víveres (ya sean personales o abastecidos por la Corona ⁸), la violencia interpersonal ⁹, y el consumo excesivo y la venta ilegal de alcohol. El pasaje que citamos a continuación ilustra la especial preocupación del Superintendente por prevenir y controlar este último delito:

*“Muy Sr. mío: A mí me pasa vm orden a los capitanes de los dos paquebotes que acaban de llegar, Don Juan Callejas y Don Bernardo Tafor, que por ningún motivo vendan ni permitan a los de la dotación de los barcos ni a los que traen de transporte, aguardiente ni vino en poca ni en mucha cantidad, para el que contravinieren cierta orden quedará detenido en este establecimiento hasta dar parte al Exmo. Sr. Virrey...”*¹⁰.

Lo que subyace en la construcción discursiva del funcionamiento de la costa es una clara situación de conflicto, posiblemente causada por la falta de autoridad del Contador (es decir, el principal representante del poder oficial en este sector de la bahía). Si a ello sumamos el alejamiento de la costa respecto del núcleo de poder situado en el interior y su falta de integración con el proyecto oficial

⁶ - El corpus documental con el que trabajamos consiste en sesenta y nueve oficios —entre cartas e informes—, mayoritariamente elaboradas por el Superintendente de la colonia de Floridablanca, Don Antonio Viedma. Las cartas representan correspondencia interna dirigida por el Superintendente (con residencia fija en la colonia) al Contador (establecido en la costa y encargado de la administración de los bienes y víveres desembarcados para el abastecimiento del poblado). Los informes fueron elaborados por Viedma y dirigidos directamente a las autoridades virreinales. Cabe mencionar que, hasta el momento, prácticamente no se han recuperado documentos elaborados por los individuos establecidos en el asentamiento de la costa.

⁷ - AGN, Sala IX, 16-3-6 “Carta del Comisario Superintendente Don Antonio Viedma al Contador y Tesorero Interino Don Francisco Esteban Gavarrí, Floridablanca, 19 de febrero de 1781.

⁸ - AGN, Sala IX, 16-3-7 “Carta del Comisario Superintendente Don Antonio Viedma al Contador y Tesorero Interino Don Francisco Esteban Gavarrí, Floridablanca, 13 de mayo de 1781.

⁹ - AGN, Sala IX, 16-3-8 “Carta del Comisario Superintendente Don Antonio Viedma al Contador y Tesorero Interino Don Francisco Esteban Gavarrí, Floridablanca, 25 de septiembre de 1781.

¹⁰ - AGN, Sala IX, 16-3-6 “Carta del Comisario Superintendente Don Antonio Viedma al Contador y Tesorero Interino Don Francisco Esteban Gavarrí, Floridablanca, 19 de septiembre de 1781”.

de poblamiento, resulta posible pensar que los actores residentes en el área tuvieron un mayor margen de libertad y mejores posibilidades para detentar un poder fuerte. Nos encontramos frente a un poder no reconocido, que podía ser puesto en práctica a través de múltiples mecanismos. El mismo representaba una amenaza para el equilibrio del nuevo orden social que enmarcaba el proyecto de poblamiento. Paynter y McGuire (1991) sostienen que los grupos subalternos tienden a volverse más desafiantes en su propio espacio social; como es sabido, los puertos constituyen el dominio de los marinos.

A continuación, nos adentramos en las condiciones sociales y materiales que estructuraron las prácticas de los marinos, confiriéndoles una identidad particular. Asimismo, analizamos aquellos rasgos que transformaron la costa en un espacio poderoso, con una lógica de funcionamiento alternativa a la de la colonia.

LA CONSTRUCCIÓN SOCIAL Y MATERIAL DE LAS PRÁCTICAS MARÍTIMAS

Partimos del supuesto que la indisciplina en el ámbito de la costa se encontró fundamentalmente relacionada con la identidad del grupo mayoritario allí establecido; es decir, los marinos. Esta identidad sería producto de un *habitus* particular, adquirido como consecuencia de la experiencia de vida en el mar. Bourdieu (1977) define el *habitus* como un sistema subjetivo (pero no individual) de estructuras internalizadas, esquemas de percepción, concepción y acción común a todos los miembros de un mismo grupo o clase. En este sentido, el *habitus* armoniza las prácticas de los actores sociales; les imprime coherencia o unidad de significado sobre la base de experiencias compartidas y similares en proximidad espacial. Bourdieu (1977) destacó la participación del mundo material en la formación del *habitus* de los actores sociales. Así, los objetos, la arquitectura y el paisaje cumplirían un rol activo y variable en la estructuración de las prácticas y la construcción de las identidades sociales.

Nos interesa conocer de qué manera las condiciones materiales que rodearon a los marinos estructuraron y fueron activamente constituidas por sus prácticas, imprimiéndoles un carácter único que –en cierta medida– chocaba con los principios subyacentes al proyecto de poblamiento y las formas de acción que se fomentaban a través del mismo.

LA VIDA A BORDO: EL BARCO COMO ESPACIO DE DISCIPLINAMIENTO

El análisis de las condiciones materiales y sociales que implica la vida a bordo de las embarcaciones constituye nuestro punto de partida para comprender la significación de las prácticas de los marinos en el contexto de Floridablanca. Jones (2005) destaca el rol del orden espacial en la constitución de los sujetos, en tanto la configuración arquitectónica y la proximidad espacial actúan directamente en

la formación de las identidades. Nos interesa explorar las implicancias de habitar un barco en su cotidianeidad; es decir, un espacio caracterizado por el aislamiento social y geográfico, y gobernado por una fuerte tradición con reglas propias.

Dos tipos de embarcaciones a vela arribaron a las costas de San Julián durante fines del siglo XVIII: el bergantín y el paquebote. Éstos fueron barcos pequeños y ligeros, con tripulaciones poco numerosas. Los bergantines se encontraban destinados a la navegación militar y mercante, siendo esta última la que prevaleció en el caso de Floridablanca. Mientras tanto, los paquebotes eran embarcaciones que efectuaban el transporte de pasajeros, carga o correo entre dos puertos (Diccionario Marítimo Español 1831) ¹¹.

La dureza de la vida en el mar, la necesidad de un trabajo ordenado, la ausencia de autoridades externas, y la presencia de tripulantes pertenecientes a estratos sociales bajos o marginales, comúnmente dieron lugar a una organización altamente jerarquizada que permitía asegurar el orden y el correcto funcionamiento de las embarcaciones (Hernández Izal 1988). Las jerarquías se encontraban materializadas en la organización espacial de los navíos, con una clara diferenciación de los espacios asignados para comer, dormir y trabajar según el rango de cada persona (Rodríguez-Rodríguez y Suárez de Vivero 2003) (figura 4). Así, en el marco de las rutinas predecibles y el uso ordenado de espacios específicos, la materialidad de las embarcaciones ayudó a reforzar reglas fundadas en la autoridad y disciplina (Dellino-Musgrave 2005:234).

La programación conjunta y la rutinización de la vida cotidiana es otro aspecto que tradicionalmente ha caracterizado la vida a bordo. Dicha programación no sólo comprende el trabajo, sino también las comidas, el descanso, el esparcimiento y los contactos sociales (Rodríguez Martos I Daurer 1995). Todo se hace en un lugar y momento determinado. La vida en un barco se encuentra fuertemente sincronizada y controlada.

Frente a las privaciones impuestas por la vida a bordo, los tripulantes se valieron de diversas estrategias para adquirir bienes, alimentos, bebidas y mujeres. El intercambio informal, el robo, y el contrabando a pequeña y gran escala constituyeron prácticas habituales entre los marinos (Taylor 1922). Estas formas ilegítimas de adquisición y apropiación de productos materiales de la sociedad llegaron a transformarse en aspectos definitorios de las identidades.

Diversos autores señalan lo estricta y rígida que era la disciplina a bordo de las embarcaciones, lo que representaba un mecanismo necesario para asegurar la cohesión y la obediencia de la tripulación (Morell 1984a, 1984b; Taylor 1922; Rodríguez Martos I Daurer 1995). Por un lado, el orden y el control podían ser alcanzados mediante

¹¹ - Lamentablemente no fue posible encontrar descripciones o ilustraciones que dieran cuenta específicamente de la organización espacial de este tipo de navíos. Sin embargo, las obras consultadas sobre embarcaciones del siglo XVIII no han mostrado grandes diferencias –salvo por las dimensiones de las mismas y si estaban armadas o no– en la forma en que se encontraba organizado el espacio. Por esta razón, realizamos un análisis en términos más generales sobre la vida a bordo.

rutinas diarias basadas en una fuerte programación y segmentación (social, espacial y temporal) de las tareas a bordo. Por otra parte, podían ser establecidos mediante penas específicas para distintos tipos de delitos (Morell 1984a; Tanzi 1984). A fines del siglo XVIII, ciertas conductas consideradas delictivas –como la sodomía, la blasfemia, el robo, la insubordinación, la desertión, el crimen, el contrabando, las apuestas y el consumo excesivo de alcohol– fueron objeto de duras sanciones. Sin embargo, algunas de ellas fueron frecuentemente toleradas en la práctica (Tylor 1922; Gargallo Merseguer 2006).

Tomados en conjunto, los aspectos anteriormente mencionados transforman el barco en un microcosmos social, donde la experiencia y vida diaria de sus miembros transcurre dentro de los límites de un espacio circunscrito y en movimiento, temporalmente distanciado de toda conexión con la tierra. De acuerdo a Foucault ([1986] 2002), un barco es un pedazo de espacio flotante, un lugar sin lugar que existe por sí mismo. Este espacio no es abierto; no permite una entrada y salida libre. De cierta manera, encierra a sus tripulantes y los aísla del resto de la sociedad (Rodríguez Martos I Dauer 1995; Adams 2001). Consecuentemente, la percepción, la experiencia y la subjetividad de los marinos presentan importantes diferencias respecto de la vida en tierra firme (principalmente, en términos del tiempo, el paisaje y el espacio construido).

IDENTIDADES RESISTENTES

La forma en que se estructura social y materialmente la vida a bordo de un barco hace que el mismo pueda ser concebido como una institución total (Rodríguez Martos I Dauer 1995); un “*lugar de residencia y trabajo, donde un gran número de individuos en igual situación, aislados de la sociedad por un período apreciable de tiempo, comparten en su encierro una rutina diaria, administrada formalmente*” (Goffman 1972:13). En este sentido, las condiciones a bordo de los barcos son similares a las de las prisiones, los hospitales psiquiátricos u órdenes religiosas. Las mismas se encuentran caracterizadas por la jerarquización, programación y reglamentación de la vida cotidiana de todos sus miembros (Donzelot 1991; Foucault 2001; Flatman 2003). El funcionamiento de este sistema depende de diversos mecanismos sociales y materiales que estructuran las prácticas de los individuos a bordo del buque, creando un *habitus* específico y una férrea identidad de grupo (que, al mismo tiempo, se encuentra internamente diferenciada).

Una temprana entrada a la navegación puede llevar a lo que Goffman (1972) denomina “*desculturalización*”. Este proceso provoca que el individuo pierda casi por completo sus lazos con la tierra firme, forjando una nueva identidad como consecuencia del *habitus* adquirido en el mar. Esta experiencia de desculturalización y segregación hace que el marino dependa del barco para satisfacer sus necesidades diarias y pierda diversos hábitos indispensables para mantener buenas relaciones con el continente (Rodríguez Martos I Dauer 1995).

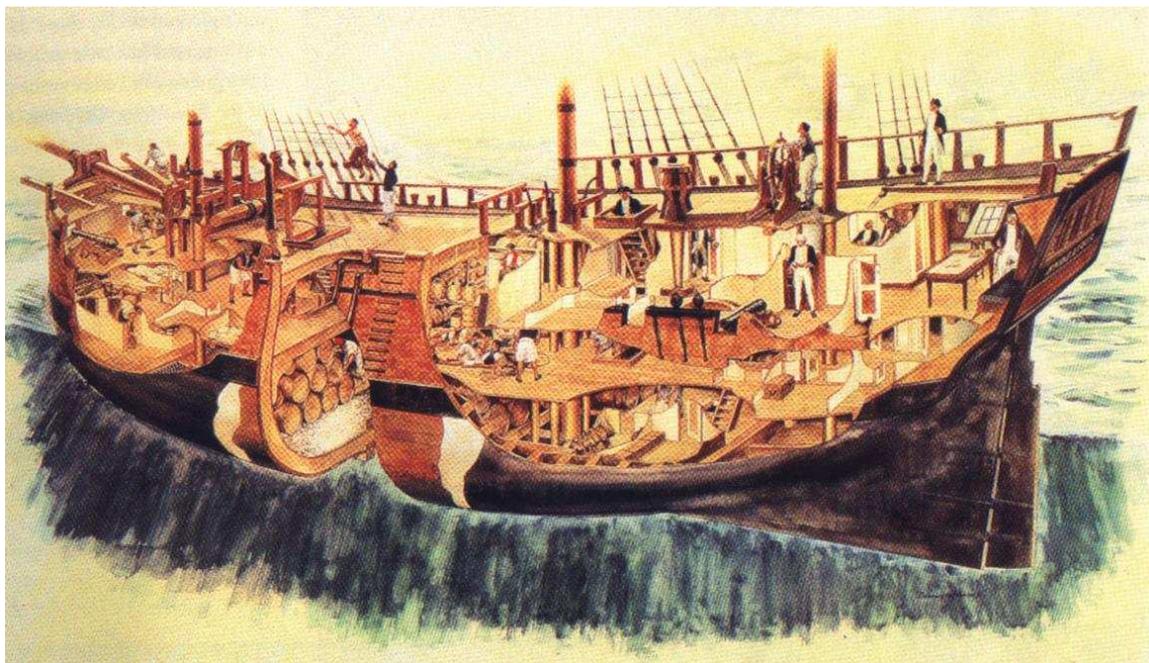


Figura 4. Corte transversal de una embarcación del siglo XVIII. El mismo ilustra con claridad su segmentación espacial (Handy 1996:15).

EL PUERTO COMO ESPACIO LIMINAR

Entendemos el puerto de San Julián como un espacio de significación ambigua y liminar. Al constituir un nexo entre el mar y la tierra firme, el puerto se convierte en un espacio fronterizo e inestable entre ambos mundos; un espacio con un margen mayor para la ambivalencia de los significados y las prácticas sociales. Como expresa Foucault (2001:147), un puerto es, “*con los circuitos de mercancías, los enrolados de grado o por la fuerza, los marinos que se embarcan y desembarcan, las enfermedades y epidemias, un lugar de desertión, de contrabando, de contagio; encrucijada de mezclas peligrosas, cruce de circulaciones prohibidas*”.

El puerto fue tradicionalmente apropiado por los marinos como un espacio liminar, en el que era posible romper –al menos temporalmente– las limitaciones y la rigidez impuestas por la vida en el mar. En este sentido, resulta posible considerar que ciertos códigos disciplinarios característicos de la vida a bordo pudieron dejar de funcionar una vez que se pisaba tierra firme, a modo de válvula de descompresión. Desde esta perspectiva, la tierra pudo convertirse en una especie de “área liberada”, un escenario en el que los actores contaron con un margen de libertad más amplio para desarrollar prácticas que no se encontraban socialmente legitimadas –como el consumo excesivo de alcohol, el robo y el contrabando, entre otras.

Como pudimos observar, a pesar de los intentos de control de los funcionarios, estas prácticas ilegales fueron recurrentes en la costa de San Julián. Pensamos

que la posibilidad de desafiar los mandatos de las máximas autoridades gubernamentales se encontró dada —al menos en parte— por el mismo poder oficial. En contraposición con la colonia, la ausencia de una planificación pautada del área construida habría jugado un papel importante en la configuración social del espacio por parte de los residentes de este sector de la bahía.

La discusión de Foucault sobre las formas arquitectónicas muestra claramente cómo ciertas formas de práctica social se encuentran articuladas y mediadas por el ambiente construido. La cultura material se halla activamente involucrada en el proceso de percepción y vigilancia, así como en la construcción de distintos modos de subjetividad, subyugación y dominación (Tilley 1990). Shanks y Tilley (1992) señalan que la cultura material, como sistema de signos estructurado y estructurante, puede servir a los fines del poder al nivel de la conciencia práctica o no discursiva (Giddens 1995). Sin embargo, el espacio construido por el poder oficial en la costa de San Julián no habría funcionado de esta manera.

Las únicas estructuras arquitectónicas que se mencionan en los documentos son descritas como parte de un único y gran complejo mayor: el Almacén. Si bien este lugar puede definirse por su función específica (depósito de provisiones), también puede ser considerado un lugar de residencia de individuos con distintas responsabilidades y jerarquías (contador, guardalmacén, panadero, soldados, presidiarios, entre otros). Desde un punto de vista funcional y simbólico, el Almacén es un espacio ambiguo, ya que —al mismo tiempo— es un lugar desde el cual se detenta el poder. De esta forma, el código de la autoridad se reproduce y se pone en práctica en un escenario que no le corresponde, donde se hace difícil su legitimación.

La escasez de edificaciones y la falta de confinamiento para contener la totalidad de la población, hacen que se pierda el control de la costa y los individuos tengan un mayor margen de libertad para eludir los mecanismos de vigilancia directa. Estas circunstancias se dejan traslucir en las quejas del Contador y el Superintendente sobre la circulación nocturna de tripulantes —sobre todo de presidiarios— por la costa. Las autoridades señalan el perjuicio que ello podría provocar al Almacén, recomendando a los pilotos que la tripulación permanezca en los barcos durante la noche ¹². Como plantea Foucault (2001:146-147), para que el sistema funcione “*es preciso anular los efectos de las distribuciones indecisas, la desaparición incontrolada de los individuos, su circulación difusa, su coagulación inutilizable y peligrosa; táctica de antideserción, de antivagabundeo, de antiaglomeración. Se trata de establecer las presencias y las ausencias, de saber dónde y cómo encontrar a los individuos...*”. La disciplina sólo puede ser efectiva a través del control y la estructuración del espacio (Tilley 1990). Una vez más, éste no parece haber sido el caso del espacio construido en la Bahía de San Julián.

Las estructuras arquitectónicas de la costa —almacén, rancho y horno—

no estarían funcionando como discursos materiales del poder del grupo dominante. En este contexto, cobra relevancia la idea según la cual “*el código de la autoridad es significado por símbolos a través de los cuales los participantes conocen y reconocen la validez de las condiciones bajo las cuales actúan...*” (Barret 1988: 10). Los funcionarios establecidos en la costa carecieron del respaldo material que legitimaba su poder en el lugar; los únicos referentes materiales fuertes fueron las embarcaciones fondeadas en la bahía. Si a ello sumamos la construcción de una sólida e impenetrable identidad de grupo entre los marinos, la distancia entre la costa y el asentamiento principal, la falta de integración al proyecto oficial, y la incompetencia del Contador para ejercer sus funciones, encontramos las condiciones necesarias para transformar la costa en un escenario propicio para el desarrollo de prácticas sociales y un orden social alternativo.

El despliegue de estas prácticas constituyó una amenaza para algunos de los principios en los que descansaba el modelo de orden social del proyecto. Esto llevó a que las autoridades tomaran una serie de medidas dirigidas a restringir el acceso de los pobladores de la colonia al área de la costa. Es probable que estas circunstancias representaran un intento por evitar la “contaminación” del modelo de orden social establecido en Floridablanca. Actos como el robo y el contrabando no sólo dieron cuenta del control que los marinos ejercieron sobre el abastecimiento de la colonia, sino que también violaron de forma directa el sistema legalmente admitido para la circulación y adquisición de bienes. Los perjuicios ocasionados por el consumo de alcohol atentaron contra la moral del trabajo, piedra fundamental del utilitarismo del pensamiento ilustrado y factor relevante del fomento de las colonias en regiones marginales del Imperio. Por último, la presencia de hombres solos —en su mayor parte marinos— constituyó una seria amenaza a la institución familiar. Por este motivo, las autoridades prohibieron la circulación de mujeres de la colonia en el área de la costa. La definición de este sector de la bahía como espacio marginal e ingobernable deja entrever la lógica de un orden social diferente y contrapuesto al que buscaba fomentar el proyecto.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La construcción del *habitus*, las prácticas y las identidades de los marinos —junto con el rol que jugó el mundo material— constituyen factores clave para comprender las formas en que se estructuraron las relaciones de poder en el proyecto de poblamiento de la Bahía de San Julián, durante finales del siglo XVIII. Desde nuestro punto de vista, los grupos que ocuparon la costa sólo pueden ser definidos como “subordinados” en un sentido nominal. Ello se debe a que tuvieron el control y el poder efectivo para hacer de esta región un espacio propio y de diferenciación. La lógica de funcionamiento de la costa representó una amenaza a un orden social que trataba de instaurarse como dominante.

La necesidad manifiesta del poder oficial de imponer orden en el área de la costa quedó restringida al plano discursivo. Desde un punto de vista político y material, en este sector no se generaron las condiciones suficientes para legitimar el poder de las autoridades del proyecto. Los grupos establecidos en la costa gozaron de gran autonomía. De esta forma, contaron con la posibilidad de desafiar los mandatos del grupo dominante mediante prácticas respaldadas por una moral y ética contrapuestas a las del proyecto colonizador. Las estrategias de las que se valieron no fueron abiertas; por el contrario, se diluyeron en la ambigüedad y la clandestinidad. Su poder no fue abiertamente declarado, sino practicado.

La desarticulación de las prácticas discursivas y no discursivas del poder oficial permitió que se creara un espacio en el que el poder de los grupos subalternos se manifestó con fuerza. Ello les dio un rol protagónico en los relatos y las imágenes que Viedma proyectó sobre la costa. La construcción discursiva del Superintendente sobre la dinámica social de este espacio conduce a pensar en las fallas del poder oficial para controlarlo. Sin embargo, esta misma construcción también puede ser interpretada como parte de una estrategia del poder, en la que la recurrente caracterización de la costa como espacio de desorden termina poniendo en evidencia —de forma contrapuesta— el control de la colonia. De esta manera, Viedma habría logrado reafirmar su poder en el espacio que le correspondía, brindando a los últimos receptores de sus oficios (es decir, a las autoridades virreinales) una imagen de Floridablanca como sociedad armoniosa y funcional a los ideales del proyecto

La incorporación de la costa a la discusión del plan de colonización de la Bahía de San Julián da cuenta de la significación diferencial de los diversos agentes y escenarios implicados en el plan de poblamiento. En este contexto, la colonia, el puerto y los barcos se articularon en una relación de opuestos complementarios en un mismo paisaje. Finalmente, la relación entre la costa y el interior permite cuestionar la idea del proyecto colonizador como unidad instrumentada y homogéneamente reproducida en la práctica. Desde esta perspectiva, cobra relevancia el análisis de las particularidades de cada contexto y los límites que enfrentó la implementación del orden colonial en el marco de la expansión de la sociedad moderna.

¹² - AGN, Sala IX, 16-3-8 “Carta del Comisario Superintendente Don Antonio Viedma al Contador y Tesorero Interino Don Francisco Esteban Gavarri, Floridablanca, 17 de septiembre de 1781”.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a las Doctoras María Ximena Senatore y Amalia Sanguinetti de Bórmida por su inestimable orientación en el marco de la investigación más general en el que se inserta este trabajo. Al Dr. Félix Acuto, por las correcciones y valiosos comentarios que realizó para la versión original que dio lugar al mismo. Mi más sincero agradecimiento a los dos evaluadores anónimos del artículo por sus opiniones y sugerencias.

A la Municipalidad de Puerto San Julián, por su constante apoyo. A Pablo Walker y a la familia Cendrón (“Excursiones Pinocho”), residentes de San Julián, por el intercambio de información sobre la historia de la Bahía, así como por el apoyo logístico brindado en las tareas de campo.

A mis compañeras de equipo, Lic. Marcia Bianchi Vilelli, Lic. María Marschoff, Victoria Nuviala y Claudia Bosoni, quienes participaron en las prospecciones y excavaciones realizadas en la costa de San Julián.

Los siguientes subsidios permitieron el financiamiento de las investigaciones: “Tiempos Modernos en Patagonia” de Fundación Antorchas (2004-2007), “Sociedad Moderna y Cultura Material” UBACyT F-076 (2004-2007), “Arqueología de la Sociedad Moderna en Antártida y Patagonia Meridional”. Programa IM 40, Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica SECyT 2002-2005.

BIBLIOGRAFÍA

ADAMS, J. 2001. Ships and Boats as Archaeological Source Material. *World Archaeology*, Vol. 32, N°3: 292-310.

APOLANT, J. A. 1970. *Operativo Patagonia*. Letras, Montevideo.

BARRETT, J. C. 1988. Fields of Discourse. Reconstituting a Social Archaeology. *Critique of Anthropology*, Vol. 7, N°3:5-16.

BEAUDRY, M., L. COOK y S. MROZOWSKI. 1991. Artifacts as Active Voices: Material Culture and Social Discourse. En MCGUIRE, R. y R. PAYNTER (Eds.) *The Archaeology of Inequality*. Blackwell Publishers, Oxford. Pp. 150-191.

BIANCHI VILLELLI, M. 2007. ¿Espacios de Cambio Social? Los Espacios no Proyectados por la Corona en la Población Española de Floridablanca, San Julián, Siglo XVIII. En MORELLO, F., A. PRIETO, M. MARTINIC y C. BAHAMONDE (Eds.) *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando Piedras, Desenterrando Huesos... y Develando Arcanos*. Ediciones CEQUA, Punta Arenas. Pp. 787-799.

BUSCAGLIA, S. y V. NUVIALA. 2007. Pocos Espejitos de Colores. La Construcción Material del Contacto en Floridablanca (San Julián, Siglo XVIII). En MORELLO, F., A. PRIETO, M. MARTINIC y C. BAHAMONDE (Eds.) *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando Piedras, Desenterrando Huesos... y Develando Arcanos*. Ediciones CEQUA, Punta Arenas. Ediciones CEQUA, Punta Arenas. Pp. 813-824.

BOURDIEU, P. 1977. *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge University Press, Cambridge.

BUSCAGLIA, S., M. X. SENATORE, M. BIANCHI VILLELLI, P. PALOMBO, y C. MILANES. 2005. El Fuerte de la Colonia de Floridablanca: Primera Integración de la Evidencia Histórica, Arqueológica y Geofísica. En *Actas del V Congreso de Americanistas*. Universidad del Salvador, Buenos Aires. Pp. 429-446.

CHIARAMONTE, J.C. 1962. *Ensayos sobre la "Ilustración" Argentina*. Universidad Nacional del Litoral, Paraná.

DE CERTEAU, M. 1980. *La Invención de lo Cotidiano. Vol. 1: Artes de Hacer*. Universidad Iberoamericana, México.

DELLINO-MUSGRAVE, V. 2005. British Identities through Pottery in Praxis. The Case Study of a Royal Navy Ship in the South Atlantic. *Journal of Material Culture*, Vol. 10, N° 3:219-243.

DE PAULA, A. S. J. 1974. Fortificaciones en el Litoral Patagónico durante el Dominio Español. En *II Congreso de Historia Argentina y Regional*, Tomo II. Actas Nacionales de la Historia, Buenos Aires. Pp. 227-241.

_____. 1984. Planeamiento Territorial y Fortificaciones Portuarias en Patagonia y Malvinas durante el Dominio Español. En *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*. En *Actas del Seminario del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas*. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid. Pp. 299-348.

DICCIONARIO MARÍTIMO ESPAÑOL. 1831. Imprenta Real, Madrid.

DONZELOT, J. 1991. Espacio Cerrado, Trabajo y Moralización. Génesis y Transformaciones Paralelas de la Prisión y el Manicomio. En *Espacios de Poder*. Ediciones La Piqueta, Madrid. Pp. 27-51.

FLATMAN, J. 2003. Cultural Biographies, Cognitive Landscapes and Dirty Old Bits of Boat: "Theory" in Maritime Archaeology. *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 32, N° 2:143-157.

FOUCAULT, M. 1970 [1969]. *La Arqueología del Saber*. Siglo XXI, México.

_____. 2001 [1976]. *Vigilar y Castigar. Nacimiento de la Prisión*. Siglo XXI, México.

_____. 2002 [1986]. Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias. En LEACH, N. *Rethinking Architecture*. Routledge, London. Pp. 350-356.

GARGALLO MERSEGUER, C. 2006. La Vida a Bordo en los Buques de la Ruta de Indias. En *Proyecto Nereida Canarias 1997-100; La Navegación Marítima entre 1400 y 1700*. <http://nti.educa.rcanaria.es/fundoro/remodhisci11.htm>.

GIDDENS, A. 1995. *La Constitución de la Sociedad. Bases para la Teoría de la Estructuración*. Amorrortu Editores, Buenos Aires.

GOFFMAN, I. 1972. *Internados. Ensayo sobre la Situación Social de los Enfermos Mentales*. Amorrortu Editores, Buenos Aires.

GORLA, C. M. 1984. *Los Establecimientos Españoles en la Patagonia: Estudio Institucional*. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla.

HANDY, A. 1996. Cap. 2: The seafaring life. En *The Golden Age of the Sail*. Todtri, UK. Pp. 35-40

HERNÁNDEZ IZAL, S. 1988. *Aproximación a la Sociología Marítima*. Librería Bosch, Barcelona.

JONES, A. 2005. Lives in Fragments? Personhood and the European Neolithic. *Journal of Social Archaeology*, Vol. 5, N° 2:193-224.

MARSCHOFF, M. 2007. ¿Comer o Nutrirse? La Alimentación como Práctica Social. *Arqueología* 13. En prensa.

MESTRE SACHIS, A. 1993. *La Ilustración*. Editorial Síntesis, Madrid.

MORELL, F. L. D. 1984a. Cap. 3: La Ciencia Náutica de la Época. En *Historia Marítima Argentina*, Tomo III. IPN Editores, Buenos Aires. Pp. 88-100.

_____. 1984b Cap. 3: La Ciencia Náutica en la Época del Virreinato. En *Historia Marítima Argentina*, Tomo IV. IPN Editores, Buenos Aires. Pp. 93-111.

PAYNTER, R. y R. MCGUIRE. 1991. The Archaeology of Inequality: Material Culture, Domination, and Resistance. En MCGUIRE, R. y R. PAYNTER (Eds.). *The Archeology of Inequality*. Blackwell, Cambridge, Massachusetts. Pp. 1-27.

RODRÍGUEZ-MARTOS I DAUER, R. 1995. El Buque Mercante como Institución Total. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Ciencias e Ingeniería Náuticas, Barcelona. Ms.

RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, J. A y J. L. SUÁREZ DE VIVERO. 2003. El Buque como Vivienda. Una Aproximación Metodológica. *GeoCrítica, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona*, Vol. 4, N° 149. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-149.htm>

SARRAILH, J. 1992. *La España Ilustrada de la Segunda Mitad del Siglo XVIII*. Fondo de Cultura Económica, Madrid.

SCOTT, J. C. 1985. *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. Yale University Press, New Haven.

_____. 1990. *Domination and the Arts of Resistance. Hidden Transcripts*. Yale University Press, New Haven y London.

SENATORE, M. X. 2002. Discursos Iluministas e Ordem Social: Representações Materiais na Colônia Espanhola de Floridablanca em San Julián (Patagônia, Século XVIII). En ZARANKIN, A. y M X. SENATORE (Eds.). *Arqueologia da Sociedade Moderna na América do Sul*. Ediciones del Tridente, Buenos Aires. Pp. 88-106.

_____. 2003 El Poblamiento de la Costa Patagónica en el Siglo XVIII. La Colonia de San Julián. Tesis Doctoral. Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América, Universidad de Valladolid, Valladolid. Ms.

_____. 2005. Orden Social y Orden Material en la Colonia Española de Floridablanca (Patagonia, Siglo XVIII). En CIVALERO, M.; P. FERNÁNDEZ Y A. GURÁIEB (Eds.) *Contra Viento y Marea. Arqueología de la Patagonia*. INAPL y SAA, Buenos Aires. Pp. 659-669.

SENATORE, M. X., S. BUSCAGLIA, M. BIANCHI VILLELLI, M. MARSCHOFF, P. PALOMBO, V. NUVIALA, C. MILANÉS y C. BOSONI. 2007. Imágenes de Floridablanca. La Construcción Material y Narrativa de la Colonia Española de San Julián (Siglo XVIII). En MORELLO, F., A. PRIETO, M. MARTINIC y C. BAHAMONDE (Eds.) *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando Piedras, Desenterrando Huesos... y Develando Arcanos*. Ediciones CEQUA, Punta Arenas. Ediciones CEQUA, Punta Arenas, Pp. 801-812.

SHANKS, M. y C. TILLEY. 1992. Cap. 6: Social Archaeology. The object of study. En *Re-Constructing Archaeology. Theory and Practice*. Routledge, London y New York (2º edición). Pp. 116-134.

TANZI, H. J. 1984. Cap. 17: La Legislación Marítima en el Siglo XVII hasta 1810. En *Historia Marítima Argentina*, Tomo IV, IPN Editores, Buenos Aires. Pp. 532-543.

TAYLOR, P. S. 1922. Spanish Seamen in the New World during Colonial Period. *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 5, N° 4: 631-661.

TILLEY, C. 1990. Michel Foucault: Toward an Archaeology of Archaeology. En TILLEY, C. (Ed.). *Reading Material Culture*. Blackwell, London. Pp. 281-347.

_____. 1995. Cap 2: Discourse and Power. The Genre of the Cambridge Inaugural Lecture. En MILLER, D.; M. ROWLANDS Y C. TILLEY (Eds.). *Domination and Resistance*. Routledge, London y New York. Pp. 41-62.

VIEDMA, A. D. 1972 [1783]. Diario de Viedma. En *Colección Pedro de Angelis*, Tomo VIII, Vol. B. Pus Ultra, Buenos Aires. Pp. 845-936.

ZOOPI FONTANA, M. G. 1999. Cap. 15: É o Nome que Faz a Fronteira. En *Los Múltiples Territorios da Análise do Discurso*, Coleção Ensayos, Vol 12. Zagra, Luzzatto.

ARCHIVO

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Mapas y Planos, Buenos Aires 133. Plano del Puerto de San Julián en la Costa Patagónica, situado en la latitud sur de 49° 21' y en la longitud de 310°, meridiano de Tenerife, nuevamente levantado y enmendado por los pilotos de la expedición al mando del Superintendente Interino Don Antonio de Viedma, en el año de 1780.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Sala IX, Gobierno, Legajos 16-2-9, 16-3-6, 16-3-7, 16-3-8, 16-5-10.