

EL COMERCIO ULTRAMARINO Y LA ECONOMÍA LOCAL EN EL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE SIGLO XVIII¹

Fernando Jumar (dir.)² y Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orlowski, Roberto Querzoli, María Emilia Sandrín³

Resumen

La inserción exitosa de un complejo portuario en las redes comerciales se debe en gran medida a su capacidad para proveer bienes y servicios necesarios a la navegación. Al presentar la demanda potencial que habría generado 386 embarcaciones presentes en el Río de la Plata entre 1720 y 1778 y algunos datos concretos sobre su satisfacción, se pretende tornar manifiestas realidades económicas y sociales aún inexploradas. En primer lugar, se resalta la demanda de alimentos, muchos de ellos elaborados, que parece haber integrado la economía urbana y rural. En segundo lugar, a través de los servicios necesarios para mantener a flote los navíos, se tiene un panorama del mundo de los oficios. Ambos, permiten pensar en la existencia de una prosperidad relativa que habría alcanzado a la mayoría de la población local, que, junto a la ausencia falta de alimentos, completa la idea acerca de la ausencia de “crisis típicas de Antiguo Régimen” en este espacio y obligan a comenzar completar las preguntas existentes sobre la estructura económico-social rioplatense durante el Antiguo Régimen.

Palabras clave: Río de la Plata, comercio atlántico, complejo portuario, economía local, siglo XVIII.

Abstract

The successful insertion of a port-complex in a given commercial network is linked to its capacity to provide goods and services needed for navigation. By describing the potential demand generated by 386 ships in the River Plate between 1720 and 1778, as well as concrete data about the satisfaction of such demand, this article expects to show certain economic and social realities so far unexplored. First, it highlights the demand for food – including elaborated food – that underlied both rural and urban economy. Second, it examines the services provided to keep ships afloat, in order to illuminate the world of trades. Both analyses suggest that the majority of the local population enjoyed a relative prosperity. Along with evidence of a regular supply of food, these elements confirm the absence of typical “Old Regime crisis” in the context of the River Plate space, leading to a review of further questions about the socio-economic structure during this period.

Key words: Río de la Plata, Atlantic trade, port-complex, local economy, XVIII century.

¹ Una primera versión de este trabajo fue presentada en las XIX Jornadas de Historia Económica (San Martín de los Andes, 2004). Agradecemos los comentarios y sugerencias de Juan Carlos Garavaglia y de Gustavo Paz.

² UNLP – UNTreF – UADE. Calle 2 n° 10, 1900 La Plata, Buenos Aires, Argentina.
Correo-e: fjumar@ciudad.com.ar.

³ Alumnos de la Licenciatura en Historia, UNLP.

Introducción

La exitosa inserción de un puerto en un entramado de rutas terrestres y acuáticas se debe en gran parte a su capacidad para ofrecer una muy variada gama de bienes y servicios que tornen posible la función de intermediación entre mercados, entre un tráspais (*hinterland*) y un antepais (*foreland*). Lo que torna a su vez al puerto en un mercado de características particulares; algo que no se suele tener en cuenta en la historia hispanoamericana.

En el caso del Río de la Plata esa inserción exitosa sólo fue posible en la medida que se constituyó un complejo portuario que logró integrar ambas orillas. Integración impuesta en un primer momento por la geografía física y más tarde por la humana. En el momento de máxima integración, entre los años 1720 y 1778, ese complejo portuario estaba formado por las ciudades-puerto (Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo), una serie de puertos secundarios (como Las Conchas, Maldonado o la Ensenada de Barragán) y un número indefinido (e indefinible) de desembarcaderos clandestinos, ubicados principalmente sobre la orilla de Buenos Aires.¹

Este trabajo propone acercarse a parte de las actividades económicas que ponía en marcha el comercio ultramarino en el Río de la Plata durante el siglo XVIII. Se trata de la provisión de bienes y servicios destinados al mantenimiento de tripulaciones y pasajeros durante los viajes de retorno así como de las embarcaciones en condiciones de navegar. La primera puede ser reveladora de cómo el mundo de la producción encontró un estímulo más en la navegación ultramarina y de un mercado de trabajo urbano no considerado aún. La segunda, de cómo esa navegación generó una demanda de servicios especializados. Ambas ofrecen una nueva puerta de acceso al conocimiento de la economía rioplatense y la posibilidad de enriquecer las preguntas existentes en torno a sus características.

Entre 1680 y 1778 se pudieron contabilizar 274 navíos pertenecientes al circuito legal español que se hicieron presentes en los puertos españoles principales del complejo portuario rioplatense (Buenos Aires y Montevideo), de los cuales 4 no emprendieron el regreso.² Zacarías Moutoukias encontró que entre 1678 y 1703, obtuvieron el derecho de arribada en Buenos Aires 24 navíos, de los cuales 4 eran holandeses, 9 portugueses, 4 españoles, 2 franceses y 5 ingleses.³ También se ha detectado entre 1703 y 1715 la presencia de al menos 61 navíos franceses (arribadas forzosas maliciosas y barcos de la Compagnie

¹ Sobre el complejo portuario rioplatense ver: Fernando Jumar, 2002, Capítulo II: "Le complexe portuaire rioplatense", T. 1, pp. 94-179.

² Fernando Jumar, 2002, Tableau A, annexe 3. chapitre V: "Navires ayant parti du Río de la Plata ou ayant péri dans ses eaux avec cargaison connue", Tomo 2, pp. 850-873. A los fines de este texto no hay que considerar los navíos que fueron desguasados en el Río de la Plata sino solamente los que emprendieron su regreso, hayan llegado a destino o no.

³ Zacarías Moutoukias, 1988, Cuadro 11: "Arribadas comprobadas en el Río de la Plata, 1648-1702", p. 128. Para el período 1698-1702 el cuadro no consigna arribadas.

de Guinée et de l'Assiento) o en manos de franceses (presas).¹ La navegación inglesa está presente mediante 55 embarcaciones pertenecientes o fletadas por la South Sea Company entre 1715 y 1738.² Hasta aquí datos seguros que en algunos casos deben ser tomados como mínimos.³

La intensidad del tráfico en Colonia del Sacramento es muy difícil de conocer y no se ha logrado hasta ahora salir del terreno de las estimaciones e inclusive para el período 1683-1705 ni siquiera hay datos como para hacer una estimación. Hay algunos para los períodos 1716-1762 y 1763-1778, que permitirían aventurar una muy cautelosa cifra promedio de 5 embarcaciones anuales (en total 310), la mayoría de porte mediano y pequeño, llegadas principalmente desde el Brasil.⁴

En total, serían 720 navíos para el período 1680-1778, o si se prefieren sólo los datos comprobados, 410. También se pueden dejar fuera de los cálculos las 24 arribadas maliciosas de Z. Moutoukias⁵, con lo que finalmente retendremos la cifra de 386 embarcaciones.

Hay que considerar que no se trata de embarcaciones de igual calado ni que todas requirieron los mismos servicios. Estos dependían de la vejez del navío, de las condiciones bajo las cuales se había realizado la navegación y del deterioro sufrido en el Río de la Plata (desde este punto de vista, sudestadas y pamperos estimulaban la economía). La prudencia desaconseja realizar estimaciones extrapolando al conjunto los datos concretos obtenidos para algunos navíos. Pero, como se verá más adelante, la existencia de un "libro de carenas" ha permitido hacer una primera aproximación a la cuestión.

En relación con la provisión de servicios y alimentos para las tripulaciones, sería valioso poder hacer cálculos que reflejen la presencia de las tripulaciones en tierra durante los tiempos muertos de la navegación, pero no contamos con datos suficientes como para librarnos a una estimación. En algunos casos, posiblemente los marinos eran el principal mercado para ciertas actividades, tales como la profesión más vieja del mundo.⁶ Pero no hay que pensar sólo en las prostitutas, sino también en pulperías, tabernas o casas de juego, en inquilinatos o pensiones, en la provisión de ropas, alimentos y servicios de salud. Tal vez esos marineros eran buenos consumidores de los caldos cuyanos, si creemos en la expresión popular "¡chupa como un marino!", con lo que contribuían también al crecimiento de economías lejanas del Río de la Plata. También es necesario contemplar que la oficialidad de los navíos, alquilaba cuartos en casas de viudas respetables y daba trabajo a lavanderas y sastres que los ayudaban a mantener la *decencia* necesaria a su rango. Es cierto que sin

¹ Fernando Jumar, 2002, 3.4: "Le commerce français dans le Río de la Plata jusqu'à la fin de la Guerre de la Succession d'Espagne", Tomo 1, pp. 237-287.

² Fernando Jumar, 2002, 5.1.1.4.a: "Les activités de la South Sea Company dans le Río de la Plata, 1715-1740", Tomo 1, pp. 382-392.

³ Posiblemente hayan escapado al conteo muy pocos barcos del circuito legal español, así como de las navegaciones de las compañías esclavistas. No se tiene tanta certeza para el caso de las arribadas.

⁴ Fernando Jumar, 2002, 3.2: "Le complexe portuaire avorté. Colônia do Sacramento (1683-1705) et le commerce des gouverneurs" (Tomo 1, pp. 213-228) y Chapitre IV: "Colônia do Sacramento et le complexe portuaire *rioplatense*, 1716-1777" (Tomo 1, pp. 291-373). Durante algunos años hay datos seguros de la llegada de cerca de 20 naves por año, pero preferimos aventurar una media de 5 embarcaciones que bien puede ser considerado un mínimo razonable para todo el período.

⁵ Dado lo furtivo de estas expediciones comerciales, los barcos mercantes eran acompañados por vivanderos que las tornaban relativamente independientes de la compra de bastimentos. Aunque algunas veces la excusa para solicitar el derecho de arribada era el agotamiento de víveres o daños mayores causados al barco por tormentas (generalmente falsos), nos pareció prudente no retener estos navíos para los cálculos ya que no es posible presuponer regularidad alguna en sus demandas.

⁶ Seguramente parte de la población local requeriría los servicios de las prostitutas, pero como en todo puerto, la marinería debía de constituir su principal y más regular fuente de ingresos.

cifras en la mano no se sale de una argumentación impresionista, pero es suficiente para un primer acercamiento a una realidad aún no estudiada (y que posiblemente sea muy difícil o imposible estudiar con algún grado de precisión).

En cuanto a los alimentos consumidos por esta población flotante, cuando estaba en tierra, si bien conocemos la ración diaria reglamentaria para la tripulación y que ésta en su estadía era mantenida por el propio navío, se pudo constatar que estas raciones algunas veces no eran entregadas sino que eran sustituidas por metálico.¹ Sobre cómo fueron empleadas esas monedas por los marineros, sólo podemos especular.² Tal vez hayan sido destinadas al pago de la subsistencia básica tal como lo preveía su origen, pero al no quedar registro de estos gastos se nos hace difícil precisar en qué rubros alimenticios y bienes se habrían consumido. Más allá de ello, un dato interesante a retener es que parte de lo obtenido por los maestros de los navíos como *retornos* de las actividades comerciales daba un par de vueltas por el Río de la Plata antes de tomar el camino de Europa (si es que lo hacían).³

Algunos cálculos se pueden realizar en relación con los bastimentos comprados para el tornaviaje, a partir de la ración diaria de los marinos en viaje. En todos los casos, siempre trabajaremos con cifras que pequen por defecto y no por exceso ya que, en última instancia, lo que nos interesa es mostrar un orden de tamaño y presentar la realidad que revela. Finalmente, también hay que mencionar, a favor de nuestras estimaciones, que quedan fuera de ellas muchos navíos que en su momento ni siquiera se intentó detectar dado que no se relacionan con la navegación comercial en dirección de Europa. Nos referimos por ejemplo, a las varias expediciones a las Malvinas (al menos un viaje anual para renovar la guarnición y llevar alimentos) o a las varias flotillas que hicieron escala en Montevideo antes de seguir viaje para las costas de Chile y del Perú. En estos casos, se trata entonces no sólo de proveer alimentos para las tripulaciones sino también para el destacamento asentado en Malvinas en un caso, y en el otro, para las tropas que viajaban al Mar del Sur. Subsidiariamente, y ya no en relación con la navegación ultramarina, hemos visto algunas cuentas relacionadas con los abastos del "campo del bloqueo" en la Banda Oriental y los destacamentos de Maldonado, Canelones, San Carlos así como con las tripulaciones de las "corsarias" (pomposo nombre dado a unas embarcaciones menores que patrullaban el río para interceptar el contrabando).

Sólo habrá que recordar, entonces, que los resultados que arrojen los cálculos presentados sobre la base de aquellos 386 navíos retenidos representan el 53,6% del mínimo probable de navíos fletados al Río de la Plata entre 1680 y 1778 relacionados con el comercio ultramarino y el servicio real. También que falta detectar la presencia de otras embarcaciones y que queda por abordar el tema de las permanencias en tierra de las tripulaciones.

¹ Archivo General de la Nación, Argentina (en adelante AGN), IX 43-1-4-7, exp. 3.

² Muchos de los marinos no las necesitarían para su diario sustento, dado que como ya se sabe, muchos desarrollaban actividades económicas mientras esperaban que su barco los requiriera. Si no eran ahorrativos, posiblemente fueran gastadas en "vicios" y placeres.

³ Hay que destacar que se trata del pago de viáticos y no de sueldos. Los marinos percibían su salario sólo al regresar al puerto de origen, al finalizar el "viaje redondo". Ello se hacía para intentar disuadir las deserciones. Las sumas de dinero destinadas al pago de los salarios aparece en los registros de los navíos identificada como la "caja de soldadas". Entre 1720 y 1778 se embarcaron por este concepto en los navíos del circuito legal español 2.366.809 pesos 3 reales (Fernando Jumar, 2002, Tomo 1, p. 488).

Verdaderas Arcas de Noé¹

Generalmente no se piensa en todos los alimentos que era necesario llevar a bordo para enfrentar el Atlántico si no se quería que el barco fuera tripulado por fantasmas. Hay relatos de viajeros que han dejado testimonios sobre la importancia de las “*provisiones de boca*” –y el espanto ante su posible falta–, como por ejemplo el del jesuita Florián Paucke (1942).

Más allá de las duraciones reales de los viajes de retorno a Europa, los *dispenseros* debían contar con víveres para el tiempo que se calculaba duraría la navegación, más un margen de seguridad en previsión de calmas chicas o desvíos involuntarios de la ruta. Lamentablemente no hemos encontrado ningún papel que revele cuál era ese tiempo estimado, pero sobre la base de los 122 casos en que contamos con datos sobre salidas del Río de la Plata y llegadas a Europa², se observa que surge un promedio bastante representativo de 130 días de navegación. Se decidió retener la cifra de 126 días o 18 semanas completas, para simplificar los cálculos y su presentación a partir de la existencia de una dieta semanal para los marinos en viaje.

Para saber qué compraban los dispenseros se recurrió en primer lugar a los registros de navíos, fuente hasta ahora explotada principalmente para conocer las cargas de retorno a Europa, ya que no permiten conocer los cargamentos llegados al Río de la Plata (F. Jumar, 2004). En esta oportunidad fueron utilizados para extraer informaciones relacionadas con los gastos ocasionados por los navíos durante sus estadías y para sus viajes de regreso. Uniendo los datos dispersos y sabiendo que las necesidades de abastecimiento no variaban de un navío a otro (será muy distinto cuando se trate de reparaciones), creímos que el juego de las extrapolaciones no acarrearía demasiados riesgos, siempre y cuando se tenga presente que lo que se propone es una demanda potencial pero sabiendo que la demanda real no debió diferir mucho. Reconocemos que el elemento más débil en nuestros cálculos es la cantidad de tripulantes por navío. Tenemos datos seguros sobre la tripulación de 45 navíos sobre los 274 del circuito legal español del período 1680-1778. Aún teniendo en cuenta los distintos tipos de navíos, la única opción que se nos presentó fue la de calcular una media (72 individuos por barco) para aplicarla al conjunto.

El conjunto de datos que permite aproximarse al abastecimiento de los navíos en sus viajes atlánticos es la ración diaria reglamentaria de los tripulantes de los navíos pertenecientes al servicio real.³ No sólo muestra la dieta (desequilibrada en glúcidos y proteínas y carente de vitaminas) sino que brinda información de los productos necesarios para un viaje. Los datos obtenidos son relativamente similares a los que presenta Pierre

¹ Los contenidos de este título y del relacionado con el bizcocho, son grandes tributarios del trabajo de José Bozo, Sabrina Orlowsky y María Emilia Sandrín.

² Cuando se trabajaron los registros de navíos en el Archivo General de Indias (AGI) el objetivo era encontrar la presencia de embarcaciones en el Río de la Plata y el tiempo que habían permanecido en él. No interesaba saber si esos barcos habían regresado a buen puerto o no, ya que no se buscaba analizar los efectos de la llegada del *tesoro* americano en Europa, con lo que no se hicieron esfuerzos por tener las fechas de llegada a la Península.

³ AGN, IX-43-1-4, exp. 3. Domingo: 18 onzas de bizcocho; 1,5 cuartillo de vino; 6 onzas de tocino; 2 onzas de miniera de garbanzos o arroz; 1,5 libra de leña; 1 azumbre de agua; 1 celemín de sal para cada 1.000 raciones. Lunes y martes: igual que el domingo pero cambiando el tocino por 8 onzas de carne salada. Miércoles: igual que lunes y martes, pero cambiando la carne salada por 5 onzas de bacalao y agregando 1 onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre. Jueves: igual al domingo. Viernes: en todo como el miércoles. Sábado: 6 onzas de queso, ½ onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre. Ciertamente, esta dieta fue elaborada en España, con lo que no se incluye en ella al maíz que vimos aparecer en las compras. El bacalao, que seguramente era un alimento de lujo en el Río de la Plata y debió ser sustituido por alguna producción local.

Chaunu¹ para los tiempos de la conquista², lo que permite suponer que los requerimientos se mantuvieron casi invariados a lo largo del tiempo (los cambios han de haber sucedido, seguramente, con el desarrollo de la conservación de alimentos). Datos dispersos de los registros de navíos del comercio muestran que se puede aplicar esta dieta a sus marinos y confiar en el resultado de las estimaciones que decidimos hacer.

Ellas están en el Cuadro 1³ y son por demás elocuentes. Dejando el bizcocho de lado por el momento, no es difícil imaginar de dónde provenía buena parte del vino y la economía cuyana debió sentir muy favorablemente el estímulo de la navegación ultramarina. Aunque para el período analizado aquí no se dispone de series similares a las presentadas por Samuel Amaral (1990) para la producción y exportación de caldos cuyanos entre 1780-1820⁴, la posible demanda de vino por parte de los navíos presentes en el complejo portuario rioplatense seguramente refuerzan sus explicaciones sobre la ausencia de crisis que el libre comercio habría supuesto para esta producción regional. Es más, la intensificación del tráfico sólo podría haberla estimulado. También se podría argüir que la navegación ultramarina supuso un estímulo temprano para la “atlantización” de las economías cuyanas, estímulo que tal vez haya sido más importante que el derivado del aumento de la población fija de las ciudades rioplatenses.

¹ Pierre Chaunu, 1977, p. 213.

² También se pueden encontrar datos al respecto en algunos portales de Internet. Por ejemplo, <http://www.armada15001900.net/galeonconstruccion/avitallamiento.htm> (consultada el 08-04-2005). Esta página es interesante, además, ya que presenta dibujos que muestran la estiba de la carga en los navíos y cálculos del aporte energético de la dieta.

³ De la dieta señalada en la nota 16 hemos tomado las raciones correspondientes a los días domingo a viernes, reteniendo de éstas el bizcocho ordinario, el vino, la carne salada, el tocino y las miniestras, y sustituyendo el bacalao de los miércoles y viernes por carne salada. Nos pareció poco probable que el Río de la Plata pudiera proveer bacalao en las cantidades necesarias a precios razonables y pensamos que seguramente sería reemplazado por carne salada. Más allá de que la salazón de pescado era posible y está demostrada (José Mateo 2005) dudamos en introducir el pescado salado en nuestros cálculos ya que el libro de cuentas de Juan de Elía no registra partidas que lo mencionen. La sustitución del bacalao por carne presenta el problema del respeto del ayuno católico, pero se puede suponer que alguna dispensa habrá existido para los marinos. Sí hemos encontrado menciones de provisión de corvinas frescas que suponemos destinadas a las estadias en tierra y, por asombroso que parezca, los relatos de viajeros dejan entender que la pesca en alta mar no era un recurso frecuente para completar la dieta. Seguramente, los dispenseros no podían incluir en sus cálculos un eventual encuentro con un banco de peces. La dieta del sábado (queso, aceite y vinagre) no se considera aquí para simplificar la presentación. Finalmente, sirve recordar que la arroba (o cántara) de vino (16,133 litros) equivalía a 1/16 moyos, 8 azumbres o 32 cuartillos y que el quintal (45,94 Kg.) a 1/20 toneladas, 4 arrobas, 100 libras o 1600 onzas. Las cifras expuestas surgen del siguiente cálculo: (número de tripulantes estimados del período) x (ración individual, ver nota 16) x (cantidad de días en que se consume el bien dentro de las 18 semanas de viaje estimadas: 108 días para el vino y las miniestras, 72 para la carne salada y 36 para el tocino). Para simplificar la presentación de los resultados, hemos reducido las unidades de medida a quintales, sobre la base de la siguiente fórmula: x quintales - y arrobas - z onzas de bizcocho = $(x)+(y/4)+(z/1600)$ quintales.

⁴ Ellos tal vez se encuentren en Ana María Rivera Medina (1987), pero hasta el presente no hemos podido acceder a esa tesis de doctorado.

Cuadro 1: Estimación de bastimentos requeridos por los navíos retenidos en la muestra

Período	Cant. nav. salidos	Tripulación estimada	Bizcocho (quintales)	Vino (arrobas)	Carne salada (quintales)	Tocino (quintales)	Miniestras (quintales)
1683-1687	6	432	3.149,28	2.187,00	622,08	699,84	2.099,52
1688-1692	0						
1693-1697	3	216	1.574,64	1.093,50	311,04	349,92	1.049,76
1698-1702	1	72	524,88	364,50	103,68	116,64	349,92
1703-1707	23	1.656	12.072,24	8.383,50	2.384,64	2.682,72	8.048,16
1708-1712	33	2.376	17.321,04	12.028,50	3.421,44	3.849,12	11.547,36
1713-1717	22	1.584	11.547,36	8.019,00	2.280,96	2.566,08	7.698,24
1718-1722	15	1.077	7.851,33	5.452,31	1.550,88	1.744,74	5.234,22
1723-1727	20	1.590	11.591,10	8.049,38	2.289,60	2.575,80	7.727,40
1728-1732	14	975	7.107,75	4.935,94	1.404,00	1.579,50	4.738,50
1733-1737	9	611	4.454,19	3.093,19	879,84	989,82	2.969,46
1738-1742	11	792	5.773,68	4.009,50	1.140,48	1.283,04	3.849,12
1743-1747	8	499	3.637,71	2.526,19	718,56	808,38	2.425,14
1748-1752	15	998	7.275,42	5.052,38	1.437,12	1.616,76	4.850,28
1753-1757	13	1.129	8.230,41	5.715,56	1.625,76	1.828,98	5.486,94
1758-1762	11	811	5.912,19	4.105,69	1.167,84	1.313,82	3.941,46
1763-1767	21	1.477	10.767,33	7.477,31	2.126,88	2.392,74	7.178,22
1768-1772	46	3.235	23.583,15	16.377,19	4.658,40	5.240,70	15.722,10
1773-1777	61	4.673	34.066,17	23.657,06	6.729,12	7.570,26	22.710,78
1778	54	3.888	28.343,52	19.683,00	5.598,72	6.298,56	18.895,68
Total general	386	28.091	204.783,39	142.210,69	40.451,04	45.507,42	136.522,26

Fuente: Ver nota 19.

La carne salada, aún si se reducen las estimaciones a la mitad, obliga a preguntarse de dónde provenía, ya que hasta donde se sabe, los saladeros recién aparecieron a fines del siglo XVIII. Los maestros de los navíos o bien la compraban o bien debían encargarse de organizar la producción que necesitaban. Esto último está revelado en las fuentes por la presencia de compras de ganado en pie, sal y el pago de jornales por salar carne. Las compras de carne ya salada revelan una producción doméstica que se vuelca al mercado.¹ No resulta creíble que el maestro o dispensero del navío anduviera por la campaña porteña detectando a sus posibles proveedores (lo mismo habría de ocurrir con el tocino y las miniestras) y creemos que las fuentes nos ocultan la existencia de un intermediario quien quizás también organizase la producción o que al menos tuviera lista para ser activada cuando fuera menester una amplia red de contactos. Lo que sí se sabe es que existía a fines

¹ Esto lo podemos afirmar para Colonia del Sacramento en donde en fechas tan tempranas, como es el año 1720, se ha detectado la producción doméstica de carne salada destinada al mercado de exportación. Fernando Jumar, 2002, Tomo 1, pp. 304-305.

de los años 1760 un “asentista general de víveres”, Juan Ignacio de Elía, para los navíos del servicio real así como para las tropas asentadas en ambas badas del río. Un libro de cuentas que le pertenecía sólo permite extraer informaciones aisladas, ya que está deteriorado.¹ Nada impide pensar que tales personajes existieron para los navíos del comercio (ver nota 36). Las posibles implicaciones de esta organización de la producción y su comercialización no dejan de ser sugerentes.

Pero no es todo. Además de los productos estipulados en la ración diaria, los registros de navíos y las cuentas de Juan I. de Elía revelan que se embarcaban otros alimentos. Su escaso volumen no nos estimula para hacer estimaciones ya que posiblemente estaban destinados a los pasajeros, a los oficiales y/o a los posibles enfermos. Tal sería el caso de los productos frescos (mantequilla, huevos, bizcochuelos, verduras y frutas de refresco), que por su durabilidad no se podían embarcar en abundancia y por lo tanto se debían agotar rápidamente. Algunos embutidos (jamones, chorizos, salchichas) seguramente duraban más, pero su escaso volumen sugiere que tampoco estaban destinados al conjunto de la tripulación. Una de las maneras de solucionar la poca duración de los productos frescos era el embarque de animales vivos (gallinas, terneras, carneros, cerdos), lo que implicaba también prever su alimento (cebada, afrecho, pasto). De la dieta específica de los enfermos lo más sobresaliente es la presencia de gallinas (aún hoy se creen en las virtudes revitalizadoras de un caldo de ave), carneros y una para nosotros misteriosa “masa de Cerdeña”.²

También tenemos datos acerca de productos de lo más variados, algunos tal vez destinados a paladares exquisitos (oficiales y pasajeros), como por ejemplo perdices en grasa y escabeche, fideos, grasa, corvinas, bacalao, coles y habichuelas en salmuera, alcaparras, pasas, almendras, higos, dulce, azúcar, chocolate, orejones, diferentes especias (canela, clavo de olor, pimienta, azafrán, comino, anís, orégano), aceitunas, ajos, cebolla, zapallos, maíz, trigo, mazamorra, limonada, tabaco, o lengua de vaca. A veces aparecen pobres cantidades de yerba mate, tal vez sólo suficiente como para que el hábito del mate durase lo que el viaje. La lista se completa con carbón, alquitrán y medicamentos: hojas de sen, ojos de cangrejo, cuerno de ciervo, emplastos de rana, alumbre quemado, culantrillo, polvo de iguana, corteza de cidra, jarabe de limón, peruco, pertoral, farquera, ungüentos, yerbas, aceite, althea y otros tantos productos cuyos nombres hacen pensar hoy en pócimas de cuentos de hadas.³ En algún momento nos asombró no encontrar el embarque de cítricos para evitar el escorbuto, pero posiblemente a ello estaría destinado el jarabe de limón que se acaba de mencionar⁴.

Finalmente, también es necesario preguntarse quién producía los contenedores⁵, el

¹ AGN, XIII-15-4-1, libro 2.

² AGN, IX-43-1-6, leg. 9 exp. 2; IX-43-3-9.

³ AGN, IX-43-1-3 exp. 1; IX-43-1-4, leg. 7 exp. 3; IX-43-1-6, leg. 9 exp. 2; IX-43-2-3, leg. 16 exp. 1; IX-43-2-4, leg. 17 exp. 3; IX-43-3-6, exp 3; IX-43-3-9.

⁴ Por una vez, al menos, parece que el mundo hispano estuvo a la delantera de los descubrimientos después de 1492... Se suele conceder que recién en 1777 un médico inglés descubrió las virtudes del jugo de limón mezclado con alcohol para prevenir la aparición del escorbuto y que recién en 1789 fue obligatorio contar con él en las embarcaciones británicas. Sobre la historia del escorbuto y los remedios buscados para combatirlo ver por ejemplo: <http://www.portaldehistoria.com/secciones/epidemias/escorbuto.asp>, consultada el 10-06-2004.

⁵ Las cuentas de Juan de Elía nos permitieron rastrear la compra de 237 barriles, 3 cajones de madera, 289 sacos de cuero y 6 botijas de barro para cuatro navíos del real servicio. Se trata de las fragatas del rey «Industria» (zarpó en 09-1766), «Santa Rosa» (08-1770), «Santa Cathalina» (04-1772) y jabeque «Andaluz» (04-1772). AGN, XIII-15-4-1, libro 2.

Para sintetizar, cada uno de los datos plantea interrogantes sobre el funcionamiento de la economía local. Baste imaginar la cantidad de cerdos necesarios para producir el tocino¹, preguntarse de dónde pudieron salir los quesos² o las miniestras. Por lo menos, se debe pensar en la existencia de una actividad en chacras y quintas más intensa que la necesaria para abastecer a la población fija.

El bizcocho

Del variado conjunto presentado en el título anterior, nos esforzamos por acercarnos a la producción y comercialización del bizcocho o pan del marino, que según la primera edición del Diccionario de la Real Academia Española (1726) es el:

*“pan que se cuece por segunda vez, para que se enxugue [se seque], y dure mucho tiempo, con el cual se abastecen las embarcaciones, por no poder llevar hornos para el pan necesario”.*³

Era la base de la dieta y el producto que más se llevaban los navíos. Creemos que a través de su compleja cadena de producción es el que mejor mostrará las diferentes esferas que el comercio ultramarino pudo dinamizar.

El Cabildo de Buenos Aires entendía que una de sus responsabilidades era velar por el abastecimiento de los navíos, la vida de la ciudad dependía de ellos. En 1721 su colega santafesino quiso realizar compras de trigo en Buenos Aires. El de Buenos Aires, luego de mandar relevar las existencias, decidió que no se podía vender, porque además de atender a las necesidades para la siembra y “el gasto del común” (calculado en 16.000 fanegas), no se debía olvidar que *“esta ciudad es un puerto de Mar donde se debe aplicar todo el celo para*

¹ Para tener al menos una idea aproximada, recurrimos a la amabilidad de los productores de chacinados artesanales “Granja el Reencuentro”, de Tandil, quienes nos informaron que de las bestias de hoy en día (tratadas genéticamente para que produzcan menos grasa) se obtiene en promedio 10 Kg. de tocino siguiendo métodos artesanales. Pensando en cerdos sin ese tratamiento y para manejar una cifra que arroje resultados poco beneficiosos para nuestras cuentas, decidimos contar 20 Kg. por animal, lo que daría como resultado que serían necesarios cerca de 2 cerdos para producir un quintal de tocino.

² Un ejemplo, que puede ilustrar no sólo el origen de parte de los quesos, está provisto por un caso mencionado en otro trabajo y para otros fines, donde se siguieron las andanzas de un mercanchiffler, Francisco du Clos o Ducló, quien en 1766 anduvo por la frontera “vendiendo y cambiando” diversas manufacturas que le habían sido habilitadas por dos comerciantes de Buenos Aires, contra: “porción de trigo, grasa, mantequilla y demás a los sujetos siguientes: el trigo a Bernardo Gomes, Jph Burgueños, Reimundo Falcón, Jph Pinto; los quesos a D^a Juana Carmona, mantequilla y quesos a la mujer de Gerardo Pérez y a la mujer de Bernardo Palacios mantequilla; los cueros a Pedro Urquiza y al capataz de Don Francisco Saeros; el caballo me lo prestó Bernardo Palacios; las gallinas [se las compré] a Juana Ribera y a la mujer de Contreras y la grasa al Capitán Ribero; y trayendo yo con dicha carreta y otra que me había prestado D^a Juana Carmona a entregar a su dueño dicho Don Diego el trigo y carga...”. AGN, IX-32-8-2, exp. 32 y para los detalles del caso: Fernando Jumar, 2002, I, pp. 193-194. Las fechas coinciden con algunas de las provisiones de queso que figuran en las cuentas de Juan de Elfa... ¿alguno de los quesos de la “mujer de Gerardo Pérez” habrán terminado a bordo de las fragatas del rey? Si fuera el caso, en el trabajo citado figura la lista de bienes contra los que los podría haber trocado o vendido. Ese “vendido y cambiado” que aparece en la fuente nos remite al rico problema, no del todo resuelto, de la convivencia de las economías natural y monetaria en Hispanoamérica.

³ Todas las ediciones del Diccionario de la Real Academia Española se pueden consultar en www.rae.es.

que este mantenimiento no falte".¹

Para que el bizcocho llegase a bordo de los navíos era necesario que se pusiera en marcha todo un encadenamiento de acciones que abarcaban desde la producción de excedentes de trigo en previsión de este empleo hasta el embarque del bien; pasando por: la limpieza del trigo, su molienda, acondicionamiento en sacos, distribución entre quienes producían el bizcocho, producirlo, acondicionarlo para el viaje (después de haber fabricado los contenedores) y transportarlo.

Sabemos que en esta época la región producía el trigo necesario para el abastecimiento local, como lo demuestran los estudios de los últimos años que partieron a la caza del campesino perdido. En alguno de ellos, se menciona que la navegación debió constituir un estímulo a la producción de trigo, pero sin profundizar el asunto.² Ahora bien, en el Cuadro 1 se presentó una estimación de la demanda potencial de bizcocho ordinario. Lamentablemente no hemos encontrado el modo de relacionar esos quintales de bizcocho con los aún más escasos datos sobre la producción de trigo³, ya que son demasiados los componentes del cálculo faltantes⁴. Sin embargo, creemos que su importancia no ha sido menor, tanto para el campo como para la ciudad.

No es objeto de este trabajo llegar a comprender el actor social que está detrás de la producción triguera; nos satisface por ahora corroborar que la presencia de estos navíos aumenta el estímulo de esa producción y que el Río de la Plata pudo cumplir con el requisito básico de poder proveer bastimentos para que pudiera existir el tráfico ultramarino. Al menos no hemos encontrado reclamos de maestros cuyos barcos no hayan sido abastecidos de modo suficiente.

Luego al trigo había que convertirlo en harina, para esto sabemos que existían en la ciudad de Buenos Aires tahoneras. Los tahoneros cobraban la mayor parte de las moliendas en especie; lo que los convertía en uno de los principales acaparadores de trigo y/o harina. Sin embargo, ésta no era la única manera de producir harina, ya que sabemos que también se hacía de "forma casera". Hemos encontrado en nuestras fuentes un ejemplo claro en un recibo de 1741:

¹ ACUERDOS, Serie II, Tomo IV, 1719-1722, Acuerdo del 26-06-1721, p. 324. Otro tanto ocurrió ante la magnitud de la expedición de Pedro de Cevallos de 1777. Los Acuerdos reflejan el temor de la ciudad de no estar a la altura de la situación. Antes de alegrarse por su elevación a la calidad de capital virreinal, se tomaron disposiciones para poder hacer frente a las exigencias alimenticias de los aproximadamente 10.000 "invasores". Se nombraron diputados especiales para que recorrieran la campaña en busca de trigo almacenado, se dispusieron penas para los agiotistas que seguramente aparecerían, se dispuso del dinero del Cabildo para comprar simiente y repartirla entre los campesinos pobres, se buscaron nuevos sitios donde cultivar miniestras... Todo ello dio lugar a uno de los primeros informes sobre el estado general de la campaña circundante, con detección de problemas y propuestas de soluciones para obtener un aumento de la producción. ACUERDOS, Serie III, Tomo IV, 1777-1781, *passim*.

² "... se fabricaba el pan de porteños y bonaerenses, y también la galleta, con la que se abastecían los navíos del estuario; este consumo representaba, a medida que avanzaba el siglo XVIII, un mercado cada vez más importante como es obvio, ..." o "... la exportación de granos fue un fenómeno que esporádicamente se daba a fines del período que estamos analizando. Y no nos referimos aquí a un hecho con el mercado externo y que fue creciendo en importancia desde mediados del siglo XVIII: la presencia cada vez mayor de naves en el estuario del Plata; ésa presencia creciente de naves mercantes dio como resultado un aumento de la producción de «minestras» y de cereales panificables en función de los ranchos de los navíos ...". Juan Carlos Garavaglia, 1991, pp. 16 y 25 respectivamente.

³ Todo lo que sabemos al respecto es que sobre la base de los diezmos, Juan Carlos Garavaglia (1999, cuadro 2, p. 110) calcula que en Buenos Aires se cosecharon 22.674 y 59.634 fanegas rioplatenses de trigo en 1724 y 1738 respectivamente.

⁴ Principalmente, cuánta harina se producía con una fanega de trigo, a lo que hay que sumar las diferencias emergentes de los distintos tipos de molienda, ya sea para producir bizcocho blanco u ordinario. Tampoco sabemos, evidentemente, cuánto bizcocho se producía con una libra de harina.

“Por moler 60 fanegas de trigo se debe a la Doña [sic] 30 reales. / Por limpiar dicho trigo dos mujeres en termino de 6 días 6 reales. Por un peón que ensacó la harina en un día y medio 4 ½ reales...”¹

También se desprende de lo anterior que otra esfera económica que se abría mediante la producción de harina era el acondicionamiento de la misma para lo que se necesitaba confeccionar los respectivos sacos y luego ensacarla².

Si bien no hemos podido rastrear concretamente cómo los productores de bizcocho se proveían de la harina necesaria, sí tenemos datos que nos permiten especular. La vendedora de bizcocho Doña Agustina de Merlo, posible sobrina del Alcalde de Hermandad en 1731³, recibió 635 pesos 7 reales el 21 de diciembre de 1747 de parte del Tesorero de los navíos del rey, Juan Bautista Barbachán, por el importe de 47 sacos de bizcocho ordinario con 84 quintales al razón de 7 pesos el quintal, pagándosele asimismo los sacos a 8 reales cada uno.⁴ Otro ejemplo notable que surge de las fuentes es Doña Josefa Barragán quien, al igual que D^a Agustina de Merlo, el 23 de diciembre de 1747 recibe del citado tesorero 552 pesos del importe de 41 sacos de bizcocho con 77 quintales netos al mismo precio, así como el de los sacos.⁵ ¿Qué tiene D^a Josefa de particular? Que es posible hija de un tahonero, Nicolás Barragán nacido en 1709, con varios esclavos en 1744 y casa propia⁶; lo cual nos lleva a pensar que podían ser los tahoneros los encargados de distribuir la harina para la producción de bizcocho, y que ésta podría haber estado al menos en parte a cargo de su red familiar.

Las últimas esferas económicas que la cadena productiva del bizcocho ponía en movimiento eran el acondicionamiento de los mismos -para esto se requiere la confección de sacos posiblemente distintos a los destinados a la harina- y el transporte y el embarque del producto.

Dejemos de lado las estimaciones y tratemos de imaginar la infraestructura que cualquiera de las dos vendedoras de bizcocho mencionadas más arriba debían tener montada para proveer 84 y 77 quintales de bizcocho, entregando toda la mercadería al mismo tiempo. Algo más que un horno familiar de barro deberían tener, o tal vez ellas fueran la cabeza visible de un conjunto de personas con las que sub-contrataban parte del trabajo. ¿Podría ser posible la existencia de algún tipo de sistema deslocalizado de producción relacionado con el bizcocho? De lo que no cabe ninguna duda es que se era consciente en Buenos Aires de que constituía un buen negocio. Hacia los años 1730, uno de los hermanos Zamudio quiso poner allí una panadería industrial a este fin. El Cabildo se lo impidió arguyendo que la

¹ AGN, IX-43-1-6, leg. 9, exp. 2. ¿Quién será esta “Doña” al parecer tan conocida en el medio de los proveedores que ni había que nombrarla? Ella nos hizo pensar en la “tante Clacla”, uno de los personajes de la novela de Bernard Simiot, *Ces Messieurs de Saint-Malo*, quien de ser en sus años mozos vendedora de pescado y esposa – y rápidamente viuda- de un marino malvino, se casó en segundas nupcias con un pequeño comerciante en ascenso. Tras en su segunda viudez llegó a montar una empresa de provisiones para navíos que le permitió amasar una fortuna y ascender en la escala social del puerto bretón (se casa en terceras nupcias con un noble rural empobrecido), aunque no pocos dejaban de recordarle que sus *luisés* oían demasiado a pescado. Más allá de ello, alguien interesado por los estudios de género podría encontrar en estas actividades un rico filón de trabajo.

² Seguramente para confeccionar los sacos se utilizarían textiles americanos, lo que revela un estímulo más del complejo portuario a las economías regionales.

³ Raúl Molina, 2000.

⁴ AGN, IX-43-1-10, leg 13 exp. 2.

⁵ AGN, IX-43-1-10, leg 13 exp 2.

⁶ Raúl Molina, 2000.

producción de bizcocho era el principal sostén de muchos pobres y viudas.¹ Amasar, cocer, cortar, volver a cocer hasta obtener algunas toneladas de bizcocho para luego ensacarlos (después de haber elaborado los sacos), hacía circular muchos pesos.

Los barcos no flotan solos. El impacto de las carenas en la economía rioplatense²

Que el Río de la Plata se haya insertado exitosamente en las rutas atlánticas también se debió a que pudo proveer todos los servicios necesarios para el mantenimiento a flote de las embarcaciones. Para realizar un primer acercamiento a esta rama de actividades contamos con el “libro de carenas”³ de las fragatas-correo que comenzaron a llegar al Río de la Plata en 1767.⁴ Además de su utilidad específica esta fuente permite, al menos por una vez, salir de Buenos Aires y ver cómo la navegación dejaba sentir su presencia en Montevideo, puerto de destino de las fragatas-correo. Este libro cubre el período 1767-1802, y da cuenta del mantenimiento de 30 fragatas-correo que realizaron en total 166 viajes entre Montevideo y La Coruña.⁵

Además de lo relacionado con el mantenimiento de las tripulaciones en tierra y los bastimentos para el tornaviaje, desde la llegada de un navío a puerto se creaba una demanda constante de bienes y mano de obra, para reparar los daños sufridos en el viaje o contrarrestar el envejecimiento durante las estadias, así como para que el navío estuviera en las mejores condiciones posibles a la hora de emprender el regreso.

Independientemente de las reparaciones puntuales necesarias en cada caso, se pueden distinguir una serie de tareas habituales. La tarea de mantenimiento más común era el calafeteado o calafateado⁶ del barco, su lancha y bote. Para ello era necesario contar con brea y estopa que por no encontrarse en el Río de la Plata debían ser traídos de Europa. Generalmente se designaba a un carpintero de ribera para que hiciera la “recorrida” y determinase las necesidades al respecto.

Este proceso de impermeabilización se completaba forrando ciertos sectores de la nave, principalmente la bodega. Para servir de forro se usaban tanto cueros al pelo como curtidos, y se destinaban a este uso los que no podían ser exportados. Asimismo, para fijar estos forros se utilizaban estoperoles⁷ y tachuelas, estas últimas también empleadas para clavar las capas de los palos.

Una tarea que se realizaba también durante el carenado era el de *dar pendoles*. Esta

¹ He perdido la referencia de este expediente visto hace ya varios años, y confieso que ni siquiera recuerdo si fue en el AGN o en el AGI, pero su lectura hizo que me prometiera que algún día me acercaría a este asunto y por ello es el disparador de lo que hoy es este texto. FJ.

² El contenido de este título es gran tributario del trabajo de Nicolás Biangardi y Roberto Querzoli.

³ En sentido estricto, la carena de un navío consistía en “... el reparo que se hace en los navíos, quitándoles la carcoma, y tapando, y calafeteando los agujeros y las grietas con estopa y brea, para que no reciban agua, y puedan navegar” (Diccionario de la Real Academia, edición de 1729, www.rae.es). Aparentemente, se extendió la idea hasta abarcar todas las reparaciones y servicios necesarios para mantener a los barcos en “condiciones marinerías”, como se solía decir.

⁴ AGN, XIII-15-6-2.

⁵ Para una presentación general de las fragatas-correo y su importancia en el tráfico ultramarino rioplatense, ver: Fernando Jumar, 2002. Ver también: Manuel Lelo Belloto, 1971 y Luis Alonso Álvarez, 1986.

⁶ Calafetear: “cerrar las junturas de las tablas y maderas de las naves con estopa y brea, para que no entre el agua en ellas, lo que es oficio de los Calafates, que lo ejecutan, metiendo la estopa con unos formones a golpe de mazo.” Diccionario de la Real Academia, edición de 1729, www.rae.es.

⁷ “Náut. Clavo corto de cabeza grande que sirve para clavar las capas y otras cosas.”. Diccionario de la Real Academia, edición de 1791, www.rae.es.

operación que hacían los marineros tenía por objeto limpiar los fondos de la embarcación, cargando peso a una banda o lado, descubriendo así el fondo del costado opuesto para limpiarlo.¹ Para esta operación se compraba sebo derretido y cal que se mezclaban para darle consistencia; ambos elementos eran obtenidos a través de comerciantes locales, que lo proveían en barriles o bajo la forma de marquetas. No todo el sebo comprado se utilizaba en los pendeos, sino que parte de él se reservaba como repuesto para el viaje de regreso.

Para que estos elementos fuesen utilizables debían calentarse en un fogón por lo que era necesario abastecerse de leña que en ocasiones era vendida por carreteros, pero otras tantas veces se le pagaba por la leña al piloto de la fragata, por lo que suponemos que debía ser el encargado de conseguirla.

Algunas veces se debían reparar los fogones o construir nuevos; tarea para la cual se contrataban albañiles o carpinteros, dependiendo de los materiales, la ubicación y la función del horno. Por ejemplo, cuando se va a utilizar un fogón para el servicio de los pasajeros es construido en madera por un carpintero. Además del pago por el trabajo realizado se les abona por proporcionar los materiales necesarios: ladrillos, cal, arena, madera, clavazón, arcos de hierro, hojalata y tierra.

También intervenían carpinteros para reparar los daños causados por accidentes y tormentas (a cargo de los carpinteros de ribera), para “aderezar” el navío para el transporte de pasajeros en el tornaviaje o fabricar objetos varios (cajones para correspondencia o caudales, sillas, mesas, hasta gallineros). Su trabajo se pagaba por jornada si era realizado a bordo o por pieza entregada cuando lo hacían en su taller.

Para que el trabajo de los carpinteros de ribera pudiera efectuarse era necesario proveerse tanto de madera² como de clavos, tachas y tachuelas. La clavazón se adquiría mayormente a comerciantes locales, en tanto que la madera podía comprarse a comerciantes como a los mismos carpinteros que trabajaban sobre el barco. Un rubro que surge como subsidiario de la carpintería es el que se desarrolla con los aserraderos, que no son más que individuos a los que se les paga por el corte de los tablones comprados para las reparaciones.

Asimismo, el mantenimiento de los barcos conlleva la reparación o reemplazo de sus piezas metálicas, esta actividad era desarrollada por los herreros a quienes se les pagaba por producto terminado y no por jornal. El mundo de los herreros parece haber sido más reducido que el de los carpinteros, lo que nos dará la posibilidad de intentar aproximarnos a él.

Otra serie de actividades se encontraban relacionadas con las necesidades que el pasaje y la tripulación tendrían una vez emprendido el viaje hacia España. Como la previsión de infraestructura para una adecuada conservación del agua potable y de los alimentos, para el alojamiento de los pasajeros o para la iluminación del navío. En cuanto interesa en este apartado, la demanda era satisfecha por representantes de diversos oficios, como por ejemplo toneleros, caldereros o latoneros, faroleros y, otra vez, carpinteros.

En este caso, los carpinteros aparecían tanto construyendo fogones para el servicio de los pasajeros como camarotes, mamparas y catres, en ocasiones, construían divisiones en la bodega para la aguada y para los animales en pie que se cargaban para el consumo durante el viaje. Con respecto a los toneleros, se puede ver que proveían al barco de pipas, barriles, cuarterolas, embudos, tinajas, toneles, platos, baldes, arcos de hierro y duelas.

En cuanto a los faroleros, principalmente reparaban los faroles de a bordo, les

¹ Diccionario de la Real Academia, edición de 1817, www.rae.es.

² Posiblemente estaba destinado a este fin un negocio relacionado con madera de palmera que tenía Domingo de Basavilbaso, Administrador general de la Real Renta de Correos en el Río de la Plata hacia 1768. Fernando Jumar, 2003, p. 10.

colocaban talco y cambiaban sus vidrios; también se ocupaban de los vidrios de la cámara. En un principio también se ocupaban de estañar lo que fuera menester (principalmente los utensilios de cocina), pero hacia el final del período que estamos analizando se ve aparecer estañadores. Lo que puede presuponer una mayor especialización del trabajo en la ciudad de Montevideo ocasionada por el crecimiento de la ciudad y la intensificación del tráfico.

Otra operación que se desarrollaba a bordo de las naves era la de la "ahumada", que consistía en la utilización de azufre y ají con el fin de ahuyentar las ratas del barco.

En total, durante los 35 años registrados por el libro de carenas, fueron pagados por todos estos servicios y los materiales necesarios 103.697 pesos 5 reales 17 maravedíes, siendo la mediana por carena de unos 525 pesos.¹ No se trata de sumas asombrosas, al menos para quien está habituado a la *danza de los millones* del comercio ultramarino. Su valor reside, como en el caso de los bastimentos, en que ofrecen una puerta para pensar en cómo el tráfico ultramarino incidía en la vida del *menu peuple*, que ciertamente deberá ser ampliada con estudios más minuciosos que el presente.

Por ejemplo, se han podido identificar en muchos casos los individuos que participaban en las labores asociadas a las carenas. Estos datos podrían ser la base de un estudio que utilice las mismas herramientas que se aplican para el estudio de la elite y así conocer más de cerca el sector menos brillante de la sociedad. Por el momento, sólo podemos avanzar algunas aproximaciones que de todos modos consideramos reveladoras de un mundo que nos es desconocido.

El Cuadro 2 presenta la participación de algunas actividades en el monto total de las carenas entre 1770 y 1773, años elegidos como testigo. Se puede advertir que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones pequeñas, lo que equivale a decir que este efecto de la circulación ultramarina se desparramaba sobre muchos individuos de profesiones diversas.

Si nos detenemos un poco en los carpinteros y los herreros podremos acercarnos más a los actores involucrados.

Los datos relacionados con las sumas ganadas en las carenas serán de interés cuándo podamos saber (si es que se puede saber) qué podría haber significado en la vida de Juan Ángel Embil, Francisco de Zufriategui o Joaquín de Chopitea los pesos que ganaban como herreros de las carenas y qué hacían cuando no había barcos que requirieran sus servicios; con quiénes estaban casados; cuál fue el destino de su descendencia, entre otras cosas.

Cuadro 2: Distribución por oficios de los totales de las carenas de 1770-1773

Total de las carenas

Año	Cant. f-g	Monto carena
1770	4	3.457,500
1771	4	3.215,500
1772	6	4.448,250
1773	6	2.073,125

¹ Para ser más precisos, 525 pesos 1 y 1/4 real.

	Carpinteros			Calafates		
	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena
1770	3	51,000	1,48%	17	613,000	17,73%
1771	8	131,500	4,09%	42	932,000	28,98%
1772	31	571,500	12,85%	42	923,500	20,76%
1773	9	111,250	5,37%	s/d	s/d	

	Herreros			Faroleros, estañadores		
	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena
1770	2	125,375	3,63%	1	22,000	0,64%
1771	1	142,875	4,44%	2	17,750	0,55%
1772	1	286,075	6,43%	2	81,875	1,84%
1773	1	93,000	4,49%	2	55,000	2,65%

	Estibadores			Arrumadores		
	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena
1770	54	353,438	10,22%	3	356,500	10,31%
1771	56	283,000	8,80%	2	470,250	14,62%
1772	s/d	s/d		2	385,000	8,66%
1773	s/d	s/d		3	398,750	19,23%

	Toneleros		
	Cantidad	salarios / honorarios	% sobre tot. valor carena
1770	4	32,375	0,94%
1771	3	55,000	1,71%
1772	3	33,500	0,75%
1773	3	82,500	3,98%

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

El producto de los trabajos realizados por Juan Ángel Embil en 1771, 1772 y 1773 le alcanzaba (y sobraba al menos en 1771 y 1772) para cubrir el costo anual del alquiler de una casa digna de un gran comerciante porteño. Por lo poco que sabemos de él hasta el momento, en 1772-1773, J. A. Embil tenía 50 años, es calificado como vecino de Montevideo en un padrón aunque su esposa estaba en Vizcaya. Además de declarar por oficio la herrería, tenía una pulpería en su casa y en un cuarto vivía otro natural de Vizcaya, José Argote, de 25 años de edad.¹ Este José Argote, a su vez, es uno de los 8 carpinteros de 1771 y de los

¹ Juan Alejandro Apolant, 1966, p. 83.

31 de 1772, habiendo percibido 20 y 22 pesos respectivamente por reparaciones en fragatas que le llevaron 8 y 9 días de labor. Si Argote alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771.¹

Más especializada parece haber sido la vida laboral de Juan Bautista Osinaga, quien entre 1782 y 1802 monopoliza los trabajos de herrería para las fragatas correo.

En el Cuadro 3 se puede ver una síntesis de lo percibido por los herreros entre 1770 y 1802. Afortunadamente en este caso, en el libro de carenas nunca se omiten los nombres de los herreros involucrados, lo que permite algunas especulaciones más que en el caso de los carpinteros. Se ve claramente que se trataba de un área en la que o bien no había muchos competidores por los contratos o bien algunos de los herreros lograban acaparar la mayor parte del trabajo para sí. De este modo, Juan Ángel Embil domina entre 1770 y 1780. En 1781 desaparece Embil de los asientos para ceder el puesto a tres herreros: Joaquín de Chopitea, Manuel de Iriarte y Juan Bautista Osinaga, siendo este último quien logra de allí en más obtener la inmensa mayoría de los contratos.

Cuadro 3: Participación de herreros en la distribución del total del valor de las carenas

Año	Valor total carenas	Total herrería	% herrería s/total carena	Embil	% Embil s/ tot. herrería	Osinaga	% Osinaga s/ tot. herrería
1770-1780	42.721,063	2.502,325	5,86%	2.426,700	96,98%		
1781	2.741,688	463,625	16,91%			274,750	59,26%
1782-1802	54.477,188	5.090,500	9,34%			4.743,250	93,18%
Totales	99.939,938	8.056,450	8,06%				

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

Juan Bautista Osinaga también aparece en el padrón de Montevideo de 1772-1773. Allí se consigna que tenía 34 años y que era natural de, y estaba casado en, Vizcaya. Declaraba ser "oficial herrero" y en los cuartos de su casa vivían un zapatero (Santiago Ugalde), tres "oficiales" (un navarro y dos porteños) y un aprendiz mestizo nacido en Buenos Aires², lo que probablemente revele la existencia de un importante taller. Queda por saber si esto fue así y explicar por qué no acaparó los trabajos de herrería desde el comienzo, ya que al parecer estaba mejor posicionado que J. A. Embil para la labor.

Ahora bien, si se recuerda que solamente se está considerando aquí a las fragatas-correo y que desde mediados del siglo XVIII Montevideo centraliza cada vez más el tráfico ultramarino del Río de la Plata, se puede pensar que no le faltaría trabajo a todos estos individuos y que posiblemente no tuvieran que dedicarse a otras labores que las asociadas con él. Nuestro objetivo en el mediano plazo, es poder ampliar este tipo de análisis hasta cubrir

¹ Según datos que nos ha proporcionado Osvaldo Otero, el alquiler de un cuarto en Buenos Aires en 1773 oscilaba entre 6 y 8 reales por mes. Agradecemos sinceramente a Osvaldo Otero por habernos transmitido información de su tesis de doctorado: "La vivienda porteña en el período virreinal", bajo la dirección de Silvia Mallo. Más allá de ello, si se pudiera llegar a establecer un costo de vida en el Río de la Plata y si ese costo de vida confirma la sensación que deja el simple cálculo de rentabilidad del salario de 8 días en relación con el alojamiento, tal vez podamos llegar a argumentar alguna vez que estos trabajadores no necesitaban (ni mucho menos) tener una inserción permanente en el mercado de trabajo, lo que a su vez ayudaría a entender más los problemas que tuvieron quienes quisieron proletarizar a los rioplatenses en el siglo XIX.

² Juan Alejandro Apolant, 1966, p. 83.

el mayor número posible de gente vinculada al tráfico ultramarino. Lo que sospechamos, sin demasiado temor a equivocarnos, es que no sólo generaba fuentes de trabajo sino que, además, podía proveer una moderada prosperidad para algunos y seguramente una digna subsistencia para los más.

Conclusiones

Creemos que hemos alcanzado nuestro objetivo en una instancia preliminar, un nuevo mundo de posibilidades de investigación queda abierto. Lo más engorroso con relación a él es lo *costoso* que será conquistarlo a nivel del trabajo de archivo: todos sabemos que *la chusma* deja sus huellas con nombre y apellido mucho menos que los poderosos. Si no fuera así, los archivos históricos ocuparían buena parte de la superficie del planeta, pero en este caso concreto sería ideal que hubiera más testamentarias de pequeñas gentes, más informaciones sobre sus casas, sus hábitos de consumo, sus aspiraciones en la vida, la forma concreta en que se ganaban la vida...

A pesar de ello, creemos que es posible saber algo más de ellos que lo que sabemos proveniente de la imagen que se puede obtener a través de los miembros del sector dominante. Los conocemos principalmente a través de fuentes judiciales y de relatos o descripciones. Sabemos que en ellos hay una distorsión imposible de calcular ni compensar.

Ver a los *laboratores* a través de las actividades que realizaban para sobrevivir nos puede acercar un poco más a ellos. Al menos acá la única distorsión que actúa es la del historiador que se ocupa de su historia.

También las investigaciones que apenas quedan planteadas en este texto permitirían mejorar nuestro conocimiento de los mecanismos de la circulación y las características del mercado americano.

Así como en otro trabajo se intenta reconstituir los puntos extremos de las rutas comerciales que tenían su centro en el Río de la Plata a través de los bienes exportados¹, bien se podría intentar establecer el grado de integración de los espacios rioplatenses a través del seguimiento del origen de estos bienes destinados a formar parte de los bastimentos de los navíos y cómo llegaron hasta el complejo portuario, ya que hay más de uno que no se producía en la zona cercana. Posiblemente la circulación de bienes era mucho más compleja en el sur del espacio peruano de lo que suponemos, aunque, claro está, nunca las necesidades del consumo del complejo portuario rioplatense han de haber igualado las de Potosí. Sin embargo, creemos que de ahora en más debemos pensar que no se trataba de una circulación alimentada sólo por bienes ultramarinos en dirección de los mercados interiores, salvo excepciones notorias y muy estudiadas como la yerba mate o los caldos cuyanos. Más modestos deberían ser los cargamentos de ajíes, cebollas, orejones, quesos o chocolate, atomizados en miles de carretas, pero ello no quita que la navegación ultramarina también generaba beneficios para los campesinos de zonas alejadas del río y que de un modo u otro, los integraba a la gran circulación.

También se abre un camino hasta ahora inexplorado para acercarse al mercado de trabajo y las posibles formas de organización de la producción ante el estímulo de una demanda que supera con creces la respuesta que puede dar una economía de exclusiva base doméstica. Aunque no aventuramos, ni solapadamente, algún indicio de un capitalismo naciente a través del peculiar "putting-out system" que posiblemente permitió que buena parte

¹ Fernando Jumar, 2002, 5.1.2.7: "Les «fruits»", Tomo 1, pp. 454-458.

de los bienes mencionados llegase a bordo de los barcos. Ello simplemente porque somos conscientes de la peculiaridad que representan los puertos en la historia: simplemente “desde siempre” tienen que haberse dados fenómenos similares para poder responder eficazmente a una demanda de este tipo (otro ejemplo lo provee seguramente el mantenimiento de las tropas acantonadas y en campaña). Si nos resultan más interesantes vías de prospección las relaciones entre economía natural y economía monetaria que se pueden vislumbrar y, en general, todos los caminos que se abren hacia la parte específicamente americana de la economía, en donde pueden estar esperando los elementos necesarios como para ver nacer un modelo explicativo que emerja de su propia historia y no de la aplicación, más o menos feliz, de los modelos elaborados para otras sociedades.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

Archivo General de la Nación

1925-1934 **Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires** [ACUERDOS]. Buenos Aires, Series I, II y III.

Álvarez, Luis Alonso

1986 **Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)**. La Coruña: Xunta de Galicia – Consellería da Presidencia.

Amaral, Samuel

1990 “Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820” en **Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas**, 27, 1990, pp. 1-67.

Apolant, Juan Alejandro

1966 “Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II”. Montevideo: Imprenta Letras, 1966. Separata de: **Boletín Histórico**, Estado Mayor del Ejército, # 104-105 y 106-107.

Belloto, Manuel Lelo

1971 **Correio Marítimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)**. Assis (Brasil): Universidade de Assis.

Chaunu, Pierre

1977 **La Expansión europea (siglos XIII al XV)**. Barcelona: Editorial Labor.

Garavaglia, Juan Carlos

1991 “El pan de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires: 1700-1820”. En: **Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”**, 3ª serie, 4, julio-diciembre, pp. 7-29.

1999 **Pastores y labradores de Buenos Aires. Una historia agraria de la campaña bonaerense. 1700-1830**. Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1999.

Jumar, Fernando

2001 “Negocios en red. Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII”. **VIII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia**, Salta.

2002 **Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778**. Villeneuve-d’Asq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion, 2 vols.

2004 “El comercio atlántico del Río de la Plata, 1680-1778. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento”. En: **América Latina en la Historia Económica. Boletín de Fuentes**, 21, enero-junio, pp. 11-35.

Mateo, José

- 2005 “La pesca ilustrada. El ideario fisiócrata para el desarrollo de la pesca en el Río de la Plata tardo colonial”. **XII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia**, Rosario, 20-23 de septiembre.

Molina, Raúl

- 2000 **Diccionario biográfico de Buenos Aires (1580-1720)**. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.

Moutoukias, Zacarías

- 1988 **Contrabando y control colonial en el siglo XVIII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

Paucke, Florían S.J.

- 1942 **Hacia allá y para acá (Una estada entre los indios Mocobíes, 1749-1767)**. Traducción castellana por Edmundo Wernicke. 3 tomos. Tucumán-Buenos Aires: Universidad Nacional de Tucumán – Institución cultural argentino-alemana.

Rivera Medina, Ana María

- 1987 **Comercio, fiscalidad y competencia: vinos y aguardientes de Cuyo (1700-1810)**. Tesis de doctorado. Universidad de Sevilla. 1987.

Simiot, Bernard

- 1983 **Ces Messieurs de Saint-Malo**. París: Alban Michel.