

PRIMERAS JORNADAS NACIONALES DE HISTORIA SOCIAL
30, 31 de mayo y 1 de junio de 2007
La Falda - Córdoba

Mesa 12: Grupos sociales, identidades y espacios de sociabilidad.

Autora: SANDRIN M. Emilia (UNLP)

Título:

“Los que trabajaban”. Una aproximación a los individuos que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación y/o lo militar en el Río de la Plata en el largo siglo XVIII (1680-1820)”

Introducción

El presente trabajo se propone presentar el abordaje que se emprende de los individuos que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación ultramarina y para el abasto de las tropas asentadas en el Río de la Plata, o en tránsito hacia otros destinos, en el largo siglo XVIII (1680-1820).

Se tratará de plantear y definir a estos actores sociales como objeto de estudio, teniendo en cuenta a) la caracterización que de este sector social emerge de la bibliografía y b) su accionar en los actos económicos que realizan para dar respuesta a las necesidades no sólo de mantenimiento y seguridad, sino también a la prestación de bienes y servicios relacionados con la navegación y/o lo militar.

De modo general, la bibliografía existente sobre la sociedad rioplatense durante la sujeción a la Monarquía española lleva a pensar que tales individuos deben pertenecer a los sectores menos favorecidos, al “estado llano y general del pueblo”¹ y en concreto poco se conoce acerca de ellos. La mayoría de los trabajos existentes no los abordan directamente, sino a través del análisis del accionar de miembros del sector dominante

¹ Categoría que aparece en las fuentes. Por ejemplo, en un juicio de disenso en que una madre india se opone al casamiento de su hijo con una multa esclava, se lee: “Pero yo quiero prescindir [habla la madre a través de su abogado] de lo expuesto y conceder desde luego que mi finado marido y yo seamos Indios netos: ya ve Vuestra Merced, que esto solo funda la racionalidad de mi disenso [...] porque cuando menos los indios son reputados por gentes del estado llano y general del pueblo, y el Padre que es de tal clase aunque no tiene motivo justo para oponerse al matrimonio que intenta contraer su hijo con mujer del mismo estado llano y general, o que es hidalga o noble, lo tiene si, y es fundada su resistencia al enlace que quiera hacer su hijo con mujer vil, e infame [...] con que no debiendo dudarse, que la raza de mulato es la más vil y abominable, concebida por lo común en pecado, es manifiesta la razón y justicia con que repugna dicho matrimonio, mucho más si se atiende a otra circunstancia de ser esclava la contrayente...” Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (en adelante AHPBA), 7-5-16-24, f. 27.

en relación con ellos. Se espera que al estudiar sus actividades económicas, se pueda verlos muy de cerca.

La problemática a estudiar en este proyecto se inserta en un contexto más amplio: el estudio del comercio hispanoamericano, sus redes de circulación interna y cómo ese comercio generó derrames que llegaron inclusive hasta los sectores más bajos de la sociedad, asegurando su supervivencia y, tal vez, en algunos casos, una moderada prosperidad.

Utilizando el concepto de “espacio económico” que aporta Carlos S. Assadourian², se sabe que la constitución de espacios regionales se da sobre la base de una distribución especializada del trabajo y dónde cada uno procuraba verter excedentes en el sistema y participar así en la vida económica del Virreinato. Dentro de este espacio, el Río de la Plata ocupa el lugar de intermediario e interfaz entre el Atlántico y una amplia zona del sur de América.

El Río de la Plata del siglo XVIII, forma parte del complejo portuario, junto con las ciudades-puertos y un número indefinido de desembarcaderos informales. El período de pleno funcionamiento de este complejo es entre los años 1716 y 1778, período marcado por la complementariedad entre ciertas ciudades ribereñas.

Si bien Buenos Aires, desde el punto de vista de la navegación ultramarina no había sido un buen puerto natural, ni había tenido en sus territorios circundantes los principales materiales necesarios para la reparación de los navíos; tuvo elementos asociados que le permitieron sobrellevar esas imposiciones geográficas. Bernard Lepetit³ los enumera: en primer lugar, su buena inserción en las rutas marítimas, de modo tal que llegar a él no implique demasiados inconvenientes. En segundo lugar, la posibilidad de contar con nuevos recursos que permitan ofrecer los servicios necesarios al tráfico. En tercer lugar, el puerto debe ser capaz de controlar los flujos de un traspas que consume, pero que al mismo tiempo provea lo necesario para la constitución de las cargas de retorno en función de la demanda; este hinterland debe también ser capaz de satisfacer las necesidades de hombres y navíos durante sus estadías y sus viajes de regreso.

Y es en este tercer punto, donde se centrará especial atención en este trabajo; en la capacidad de acción de la población residente en ese hinterland; en las acciones

² Assadourian, Sempat, *El sistema de la economía colonial*, México, Nueva Imagen, 1983.

³ Lepetit, Bernard: 1988, p. 123. *Apud* Jumar, Fernando; 2002, p. 15.

económicas llevadas a cabo por esos individuos para poder cumplir con esta importantísima función.

Desarrollo

Ya para el período 1580-1640 Gonzalez Lebrero enfatiza la capacidad del hinterland más inmediato de Buenos Aires para sostener una importante población en tránsito, lo que a su vez brindó al comercio en esta zona una intensidad y dinámica particular⁴. Este autor, menciona que desde esa época, se acercaban al complejo portuario “*grupos de personas de diferente condición que venían desde muy diferentes lugares (aún de zonas remotas), atraídos por el movimiento comercial y el complejo entramado de demandas que éste suponía*”⁵. Profundizando su análisis, Gonzalez Lebrero, argumenta que para el mismo período las crecientes necesidades que el comercio de ultramar exigía incluyeron una multitud de oficios que, casi en su totalidad, fueron cubiertos por extranjeros de los sectores populares, por portugueses más precisamente. Entre los oficios mencionados figuran: constructores de molino de viento, herreros, tenderos, carpinteros, tejeros, tonelero arcabucero, sastres, zapateros, calafateadores; todos estos sectores más bajos de la sociedad, beneficiados por las necesidades que el crecimiento imponía, vieron facilitada su integración cuando dominaban algún oficio o estaban dispuestos a invertir su dinero y esfuerzo en actividades “*útiles a la república*”⁶.

Uno de los resultados del primer sondeo sobre estos sectores⁷, permitió entrever la posibilidad de una relativa prosperidad de estos individuos que encontraban en el abastecimiento de los bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de los navíos de registro una demanda en constante expansión. Demanda que el Río de la Plata pudo satisfacer (en caso contrario no habría podido existir la circulación ultramarina) gracias al trabajo de hombres y mujeres dedicados a la producción y transformación de

⁴ Gonzalez Lebrero, Rodolfo, *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2002, pág. 81.

⁵ Gonzalez Lebrero, Rodolfo, *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2002, pág. 86.

⁶ Gonzalez Lebrero, Rodolfo, *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2002, pág. 95.

⁷ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orłowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

alimentos, así como a la provisión de servicios necesarios para mantener a flote las embarcaciones. Hay que mencionar que además de la demanda del comercio ultramarino, en este trabajo se intentará problematizar también sobre la satisfacción de otra demanda fluctuante como es la de los soldados en tránsito hacia otras plazas, que si bien no hay cálculos estimativos sobre éstos, se conoce que no eran pocos⁸. Todos ellos, por más rápido que pasaran por Buenos Aires, debían abastecerse de todo lo necesario para emprender sus futuros viajes.

En el trabajo de investigación anteriormente mencionado⁹, que da el impulso para realizar el presente estudio, se pudo reconocer que una vez que el navío llegaba al Río de la Plata, su estadía era prolongada, variaba desde los 80 hasta los 2315 días; durante ésta el complejo brindaba diversos servicios de los más variados e impensados para una óptima estadía.

Las cargas y descargas de los navíos necesitaban de almacenes donde guardar los pertrechos, estos cuartos se alquilaban, además requerían de un cuidado el cual estaba a cargo de un individuo, “el guarda-almacén” quien recibe por ésto un salario¹⁰. ¿Quiénes habrán logrado cumplido esta función? ¿Pudo algún miembro del “estado llano y general del pueblo” llegar a ser guarda almacén? ¿Este guarda almacén, tendría sólo la función de cuidar estos pertrechos, o tal vez debía dedicarse a conseguirlos y de esta manera poder llegar a contactarse con gente del estado llano del pueblo?

Los pertrechos debían ser transportados por fletes desde su lugar de origen al almacén y de éste al barco. Los fletes comprenden diferentes medios de transporte ya sean terrestres (carretas) o fluviales (botes, lanchas). Este servicio prestado a diferentes embarcaciones era de primera necesidad, ya que los barcos debían descargar sus mercancías así como cargar sus bastimentos para el tornaviaje.

⁸ Por ejemplo hay varias expediciones a las Malvinas (al menos un viaje anual para renovar la guarnición y llevar alimentos), varias flotillas que hicieron escala en Montevideo antes de seguir viaje para las costas de Chile y del Perú. En estos casos se trata 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, se han 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” (nombre dado a unas embarcaciones menores que patrullaban el río para interceptar el contrabando). AGN, XIII-15-4-1, libro 2.

⁹ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orłowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

¹⁰ AGN IX 43-1-4 leg 7 exp 3; IX 43-1-6 leg 9 exp 2.

Se evidencian repetidas veces los mismos sujetos actuando en los traslados en diferentes años¹¹, se puede suponer que el cumplimiento de este servicio implicaba una red en la cual estos sujetos se especializaron en diferentes medios de transporte, por causa del estímulo que el comercio ultramarino ejercía.

Además de los carreteros y lancheros se contrataban peones, los cuales se desempeñaban como ayudantes, realizando todo tipo de tareas relacionadas entre sí: cargar y descargar los productos, romanearlos (equilibrar el peso de las cargas en el medio de transporte) hasta pesarlos y embalarlos¹². Estos peones a diferencia de los otros sujetos sociales (carreteros y lancheros) reciben una paga inferior¹³. ¿A estos peones, se los contrataba regularmente, o de forma esporádica, casual? ¿Tendría cada lanchero o carretero su propia cuadrilla de peones? ¿Cobraban lo mismo a lo largo del tiempo? ¿Estos peones, de dónde provenían; del campo, de la campaña, del mismo barco tal vez?.

Otros servicios brindados por el complejo portuario, en cuanto a la tripulación de los navíos son: servicios fúnebres, uso de hospitales, confección de ropa, confección y arreglo de colchones y de ropa de enfermería. Si bien los datos hallamos corresponden a la satisfacción de la demanda de las tripulaciones de los navíos de registro, tranquilamente alguno de ellos podían haber sido usados por las tropas militares.

Un importante alimento en la dieta tanto de tripulantes¹⁴ como de soldados¹⁵ fue el bizcocho¹⁶; para los primeros incluso se conocen datos estimativos de la producción

¹¹ AGN IX 43-3-8 leg 32 exp 1; IX43-3-7 leg 31 exp 1; IX 43-4-2 exp. 1; IX 43-1-10 leg 13 exp 2

¹² AGN IX 43-1-10 leg 13 exp 2

¹³ AGN IX 43-1-4 exp 7 leg 3., IX 43-1-5 leg 8 exp3; IX 43-1-10 leg 13 exp 2

¹⁴ Ración diaria reglamentaria de los tripulantes de los navíos pertenecientes al servicio real: Domingo: Bizcocho 18 onzas/Vino 1 cuartillo y medio/Tocino 6 onzas/Miniestra de garbanzos o arroz 2 onzas/Leña libra y media /Agua 1 azumbre/Sal 1 celemin para cada 1000 raciones. Lunes: Bizcochos ídem anterior/Vino ídem anterior/Miniestra ídem anterior/Leña ídem anterior/Agua ídem anterior /Sal ídem anterior/Carne salada 8 onzas. Martes:/ídem en todo como el lunes. Miércoles/ídem anterior/Bacalao 5 onzas/Aceite 1 onza/Vinagre 1/6 de 1 cuartillo. Jueves: Idem en todo como el domingo. Viernes: Idem en todo como el miércoles. Sábado: Queso 6 onzas/Aceite ½ onza/Vinagre 1/6 de 1 cuartillo. AGN, IX-43-1-4 Exp 3

¹⁵ No se pudo encontrar si al igual que los tripulantes los soldados tenían la misma dieta; sí se encontraron, para fechas anteriores a las expuestas en el presente trabajo, datos respecto a la provisión de bizcochos por parte de vecinos de Buenos Aires para diversas tropas que estaban de paso por la ciudad. Ver: Gonzalez Lebrero, Rodolfo, *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2002, págs. 160 y 161.

¹⁶ “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 llevar hornos para el pan necesario”. Diccionario de la Real Academia Española, 1726. Apud, Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orłowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

necesaria para su abastecimiento en el período 1683-1778¹⁷ y, si bien no existen datos para el abasto de las tropas, de acuerdo a la enorme cantidad de ellas dando vuelta por el complejo portuario se pueden suponer que no serían pocos los bizcochos necesarios para alimentarlas. Si analizamos brevemente su cadena productiva, se podrá imaginar que tampoco son pocas las personas necesarias para llevarla adelante.

Para que llegase el bizcocho 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.

Luego había que convertir al trigo en harina. Existían en la ciudad de Buenos Aires tahoneras¹⁸ Los propietarios de estos instrumentos eran los tahoneros quienes 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 de esto. “...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 ensaco la harina en un día y medio 4 ½ reales...”¹⁹. Integraría la “Doña” que molió esa enorme cantidad de trigo la “infinidad de mugeres de suma pobreza que no tienen otra agencia ni industria diaria que empeñarse en comprar seis u ocho fanegas de trigo, éstas las van beneficiando poco a poco”²⁰, o serían algunas de las “amansaderas” y panaderas que relata Garavaglia²¹ para la zona de San Fernando de las Conchas. Este autor también señala que la mayor parte del personal de las atahonas urbanas y rurales

¹⁷ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orlowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

¹⁸ Molinos del tipo de las norias movidos en una primera época por caballos tahoneros y más tarde mulas, destinados a moler el trigo. Garavaglia, Juan Carlos, “Ecosistemas y Tecnología Agraria: elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)”, en *Desarrollo Económico*, Vol. XXVIII N° 112, 1989.

¹⁹ Archivo General de la Nación (en adelante AGN) IX 43-1-6 leg 9 exp 2

²⁰ AGN IX-19-6-6, fs. 372 y 372 vta. Apud Garavaglia, Juan Carlos, “El pan de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Tercera Serie, núm.4, 2do. Semestre de 1991, pág. 18.

²¹ Garavaglia, Juan Carlos, “El pan de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Tercera Serie, núm.4, 2do. Semestre de 1991, pág. 18.

está compuesto por esclavos²²; ¿tal vez alguno de estos esclavos se dedicó además a la elaboración del bizcocho? ¿Cuál era la forma de organización de la producción, de la elaboración del bizcocho?, ¿Era a través de una producción doméstica? ¿Sería posible un sistema deslocalizado de producción relacionado con el bizcocho?

Otra esfera económica que se abría mediante la producción de harina es el acondicionamiento de la misma para el cual se necesitaba confeccionar los respectivos sacos y luego ensacarla. ¿quiénes harían los sacos? ¿con qué telas los confeccionarían? ¿sería “gente de la tierra” y del “estado llano y general del pueblo”, quiénes las tejían? ¿se utilizarían cueros tal vez?. Para guardar tanta cantidad de harina no serían pocos los sacos que tenían que elaborar ¿se dedicaría algunas personas sólo a producirlos? ¿lo harían en forma permanente o estacionaria?. Tal vez los confeccionaban en los tiempos donde no había trabajo y los almacenaban hasta que fuesen necesarios?.

Si bien no se han podido rastrear concretamente cómo los productores de bizcocho se proveían de la harina necesaria, sí se tiene datos que nos permiten especular sobre éstos: uno de ellos sería la vendedora de bizcocho Doña Agustina de Merlo, posible sobrina del Alcalde de Hermandad en 1731²³; quién el 21 de diciembre de 1747 recibe del Tesorero de los Navíos de su Majestad Don Juan Bautista Barbachán, 635 pesos 7 reales por el importe de 47 sacos de bizcocho ordinario con 84 quintales al respecto de 7 pesos quintal y sacos a 8 reales²⁴. ¿Habría habido una relación entre los productores de bizcocho y los funcionarios reales, quienes tenían acceso directo al Cabildo otro acaparador de granos en este momento?. Otro ejemplo notable que surge de las fuentes es Doña Josefa Barragán quien, al igual que Agustina, el 23 de diciembre de 1747 recibe del citado tesorero 552 pesos del importe de 41 sacos de bizcocho con 77 quintales neto al respecto de 7 pesos quintal y sacos a 8 reales²⁵. ¿Qué tiene Josefa de particular? que es posible hija de un tahonero, Nicolás Barragán nacido en 1709, con varios esclavos en 1744 y casa propia²⁶; ¿podrían ser los tahoneros los encargados de distribuir la harina para la producción de bizcocho, podría haber estado a cargo de su red familiar?. Estos individuos al poseer los medios de producción necesarios para la

²² Garavaglia, Juan Carlos, “*El pan de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820*”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Tercera Serie, núm.4, 2do. Semestre de 1991, pág. 18.

²³ Molina, Raúl, *Diccionario biográfico de Buenos Aires (1580-1720)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2000.

²⁴ AGN IX leg 13 exp 2

²⁵ AGN IX leg 13 exp 2

²⁶ Molina, Raúl, *Diccionario biográfico de Buenos Aires (1580-1720)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2000.

molienda del trigo y recibir la mayor de las veces el pago en especie, podían no sólo acaparar harina sino también granos.

Las últimas esferas económicas que la cadena productiva del bizcocho movilizaban eran el acondicionamiento de los mismos –para esto se requiere la confección de los sacos– y el transporte y el embarque del producto, ya se ha dado cuenta de los interrogantes que surgen respecto a ésto.

Otro de los productos observados en el mencionado trabajo disparador²⁷, que genera un gran dinamismo en la economía del complejo portuario, son las miniestras²⁸.

Las esferas económicas que movilizan estos productos son: la mano de obra que las cultiva y acondiciona (esto último no es más que el simple secado y envasado de las mismas), la confección de los sacos necesarios para el almacenamiento y los transportes necesarios para que éstas lleguen a destino. ¿Quiénes trabajarían a lo largo de todas estas esferas económicas para que las miniestras llegasen a abastecer barcos y tropas?. Seguramente alguno de estos individuos del “estado llano y general del pueblo” pondrían su esfuerzo para lograrlo.

Los individuos que figuran entregando miniestras a los maestros de los diferentes navíos, ¿serán pequeños productores o intermediarios/acaparadores?. Por la significatividad de su volumen es poco probable que fuesen los mismos productores; pero lo que sí es probable es que fueran los individuos de estos sectores sociales bajos quienes trabajen la tierra para obtenerlos. Estos trabajadores ¿vendrían de otros lados, o serían de la zona del complejo portuario rioplatense?. En los tiempos en los que no había tareas agrícolas ¿harían estos individuos otras actividades, como confeccionar los sacos para una vez listas envasar estas miniestras?.

El último componente de la ración elegido para analizar las posibles actividades que los sectores sociales bajos podrían realizar es la carne salada, fuente principal del magro aporte proteico de la dieta diaria de las tripulaciones.

En cuanto al abastecimiento de la carne salada se han encontrado dos maneras de realizarlo; una es directamente comprando el producto ya elaborado²⁹, seguramente esta es una producción estimulada por la presencia de los navíos, ya que no es racional que

²⁷ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orlowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

²⁸ Productos de chacras y quintas: porotos, garbanzos, frijoles, habas, ojitos negros, (¿lentejas?).

²⁹ 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 leg 30 exp 3; IX 43-3-9

en el Río de la Plata se consuma carne salada, habiendo carne fresca, buena y barata; la otra manera es que el mismo navío se encarga de asegurarse la provisión de estos productos.

Se ha encontrado una fuente que muestra detalladamente diferentes esferas económicas que estas producciones dinamizaron : *“...60 reses a 12 reales cada uno/nueve peones para conducir las reses y pastorear en sus caballos a 4 reales al día por 12 días/ por 12 indios del Barco de Pedro Baliente que asistieron a charquear estas reses por 10 días a 4 reales cada uno/ Joseph ¿Genes? y su hermano por cuidar charque 12 reales/ a Serrano por diez cueros para torzarles 5 reales/ a Serrano por capataz de la faena 12 reales/ por dos fanegas de sal que se pagan a seis pesos cada uno...”*³⁰; esta fuente está mostrando una especialización, pero esta forma de producir carne salada ¿será casual, o no? ¿habría toda una cadena productiva armada previsiblemente para la provisión de la misma?. Un dato relevante es que Francisco Serrano ha sido encontrado en diferentes años (1735, 1739, 1741, 1747)³¹ vendiendo reses. ¿Podríamos estar en presencia de un productor y/o acaparador que por el estímulo presentado por este mercado se habría especializado para el mismo? ¿estaremos en presencia de un individuo a quien sus redes sociales le permitían insertarse con mayores ventajas en este mercado?

Para estos productos también era necesario la fabricación de envases adecuados para su almacenamiento (como los barriles), para lo cual actuó mano de mano de obra especializada, ya que se sabe de toneleros que los realizaron³². Así mismo hay que recordar el transporte necesario para su traslado en el cual intervenían, al igual que los productos antes analizados carreteros y lancheros.

Otra esfera económica que se ve dinamizarse posiblemente en conjunto con la carne salada, son los derivados que el ganado estimula (velas, grasa, cebo, quesos). Muchas veces diferentes productos son vendidos por el mismo sujeto social a los navíos, lo que nos mostraría nuevamente que existe una primaria especialización. Un ejemplo de esto lo tenemos en Francisco Balacín quien vendió en 1741 grasa, queso y velas³³.

Por último, para poder hacer carne salada era necesaria la sal, ésta debe ser obtenida en regiones tan alejadas para esta época como eran las Salinas Grandes y las

³⁰ AGN 43-1-4 leg 7 exp 3. Folio 55

³¹ AGN 43-1-4 leg 7 exp3; IX 43-1-5 leg.8 exp.3 IX 43-1-6 leg 9 exp. 2; AGN IX 43-1-10 leg13 exp.2

³² AGN IX 43-1-4 leg.7 exp.3

³³ AGN IX 43-1-4 leg.7 exp.3

Salinas Patagónicas³⁴. ¿quiénes irían hasta allá? ¿esos mismos individuos eran los que la extraían? ¿en qué embalaje traían la sal?.

Como se fundamentó en el trabajo disparador de esta presentación, 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.

La tarea más habitual de mantenimiento fue el calafeteado o calafaeado³⁵ del barco, su lancha y su bote. Para esta tarea generalmente se designaba a un carpintero que hiciera la recorrida y planteara las necesidades al respecto; pero luego la tarea en sí ¿sería realizada sólo por carpinteros? ¿habría suficiente cantidad de éstos como para cubrir la enorme cantidad de embarcaciones que andaban dando vueltas en el complejo portuario? ¿estos carpinteros, de dónde se proveían de la mano de obra necesaria para los distintos arreglos? Ya que era mucha la demanda de reparaciones, a juzgar por la cantidad de barcos identificados para el período 1680-1820 ¿habría personas de estos sectores sociales bajos que se especializaron en esta función de calafateador? ¿su trabajo sería en forma permanente o temporaria?

También el mantenimiento de los barcos requería reparar o reemplazar piezas metálicas, esta actividad la desarrollaban los herreros. Surgen los mismos interrogantes que para los carpinteros, ¿habría herreros en el complejo? ¿vivirían en la zona del complejo o vendrían de zonas lejanas para, entre otras cosas, arreglar los barcos?. Los casos de herreros que están en Montevideo y que se han podido identificar³⁶ muestran a europeos: Juan Ángel Embil de oficio herrero, es natural de Vizcaya y el oficial herrero Bautista Osinaga es también natural de Vizcaya. ¿Tendrían estos oficiales aprendices rioplatenses que quisieran conocer de estas tareas?

Si el comercio ultramarino aumenta, aumentan también la demanda de estos trabajadores con oficio. ¿Se evidenciarán nuevos oficios? ¿Habrá para este período personas de “la tierra” que hayan lo hayan aprendido? ¿Se habrá conformado un mercado laboral especializado en torno al puerto? Se pudo observar también en el

³⁴ Mayo, Carlos (dir.) y otros, *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*; Buenos Aires, Biblos, 2000.

³⁵ Cerrar las tablas y juntas de maderas de las naves con estopa y brea. Diccionario de la Real Academia Española, 1729, apud Jumar y otros 2006.

³⁶ AGN XIII-15-4-1, libro 2.

trabajo mencionado anteriormente³⁷ que muchos de los tripulantes de los navíos de registro que llegaban al puerto de Buenos Aires y que tenían un oficio –panaderos, reposteros, cocineros, calafates, entre otros– al momento de retornar a España no lo hacían y se quedaban aquí en el complejo portuario³⁸. También se encontraron marineros que, sin ser desertores, realizaban diversas tareas por las que recibían salario en metálico³⁹. ¿Qué suerte habrán corrido estos sujetos, permanecerán durante largos períodos en la región?, ¿seguirían realizando el mismo trabajo?, una respuesta la brinda Mayo⁴⁰, quien relata que un marinero fue peón de obra, pulpero, capataz de panadería, cocinero, peón de quinta y chacra.

Para mediados del siglo XVIII Moreno afirma que “*los indios, negros, mulatos y cualquier otro tipo racial que tuviera mezcla en su sangre pero de condición jurídica libre, gozaron, por lo general, de una situación social y económica tan penosa como la de sus similares esclavos o siervos*”⁴¹; en el trabajo sobre el comercio ultramarino y la economía local anteriormente mencionado, se pudo vislumbrar que al menos algunos indios⁴²; pudieron beneficiarse con los trabajos que el comercio ultramarino derramaba; sería interesante poder investigar si fueron sólo un caso aislado, la excepción a la regla, o fueron varios los indios que, gracias a la satisfacción de las demandas, mejoraron su situación. También se intentará establecer si el resto de estos individuos con “mezcla en su sangre” que relata Moreno, pudo haber trabajado en la provisión de barcos y ejércitos, y de esa manera mejorar esa situación tan penosa.

Podrían haber sido migrantes alguno de esos “... *12 indios del Barco de Pedro Baliente que asistieron a charquear estas reses por 10 días a 4 reales cada uno...*”⁴³? Para el período comprendido entre los años 1786 y 1807, Judith Farberman menciona el fenómeno de la migración estacionaria de individuos procedentes de pueblos de indios de Santiago del Estero que venían a Buenos Aires a engrosar las filas de los peones

³⁷ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orlowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

³⁸ AGN IX 42-9-8, leg 1 exp 3; IX 43-1-8, leg 11 exp 1; IX 43-2-8 leg 21 exp 2; IX 43-2-9 leg 22 exp 4; IX 43-3-1 leg 25 exp 1.

³⁹ AGN IX 42-9-8 leg 1 exp 3; IX 43-1-4, leg 7 exp 3.

⁴⁰ Mayo, Carlos (dir.) y otros, *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*; Buenos Aires, Biblos, 2000.

⁴¹ Moreno, José Luis, “Población y sociedad en Buenos Aires rural a mediados del siglo XVIII”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 29, N° 114, 1989.

⁴² AGN 43-1-4 leg 7 exp. 3 f. 55.

⁴³ AGN 43-1-4 leg 7 exp 3. Folio 55

cosecheros y los trabajadores temporarios⁴⁴. ¿Serían indios libres, tal vez indios encomendados? ¿Podrían estos trabajadores migrantes de Santiago del Estero venirse al complejo portuario con ponchos tejidos por sus mujeres y comerciarlos ellos mismos en Buenos Aires?

O tal vez serían los esclavos, como argumenta Socolow⁴⁵ en su análisis de las ciudades latinoamericanas, quienes realizaban estas tareas y suplían con su trabajo la limitada oferta de mano de obra libre dedicada a la producción de bienes y servicios realizados de forma artesanal. ¿Los “negros” que figuran vendiendo 18,4 quintales de velas de sebo en el libro de caja de Juan de Elía⁴⁶, el absentista general de víveres para los navíos del servicio real así como para las tropas asentadas en ambas bandas del Río de la Plata; serían negros libres, o tal vez esclavos?

Otra cuestión a analizar es si esta alta rentabilidad que se descubrió para estos años (por ejemplo José Argote, uno de los 8 carpinteros de 1771 y de los 31 de 1772 que percibió 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. O esa Doña anónima que por moler 60 fanegas de trigo se le deben 30 reales; o el salario de dos mujeres que por limpiar trigo en termino de 6 días se les pagó 6 reales; o el salario de un peón que ensacó la harina en un día y medio y le pagaron 4 ½ reales)⁴⁷ se mantuvo a lo largo del tiempo y era generalizada. Si bien Lyman Johnson⁴⁸ analiza los salarios, precios y el costo de vida para Buenos Aires, no cubre en totalidad el período que en este trabajo se intenta abarcar (1680-1820), pues analiza el Buenos Aires tardío colonial.

Poder investigar si los beneficios de la satisfacción de estas demandas se distribuían de manera general en la sociedad; o en todo caso qué porcentajes de la población reciben este estímulo. ¿Qué impacto social habrá tenido la satisfacción de estas demandas? Para poder estimarlo se deberán recabar, además de todos los datos

⁴⁴ Farberman Judith, “Santiago del Estero y sus pueblos de indios. De las ordenanzas de Alfaro (1612) a las guerras de independencia”, Versión preliminar: *VI Jornadas Nacionales “Espacio, memoria e identidad”*, Universidad Nacional de Rosario.

⁴⁵ Socolow, Susan y Hoberman, Louisa: *Ciudades y Sociedad en Latinoamérica colonial*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1992.

⁴⁶ AGN XIII-15-4-1, libro 2.

⁴⁷ Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orlowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

⁴⁸ Johnson, Lyman, “Salarios, precios y costo de vida en el Buenos Aires colonial tardío”, en: *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”* _Tercera Serie, núm. 2, 3° semestre, 1990.

referentes a los individuos de estos sectores proveedores de bienes y servicios, los datos acerca de la cantidad de habitantes a lo largo del tiempo en Buenos Aires; para ello serán de utilidad los padrones de Buenos Aires⁴⁹, además de los diversos estudios sobre población⁵⁰, pero éstos no abarcan todo el período que este trabajo intentará analizar.

Supongamos que el resultado de la investigación demuestre que los que se consideran como los sectores menos favorecidos, el “estado llano y general del pueblo”, podían sin demasiados esfuerzos satisfacer sus necesidades básicas y gozar de amplios márgenes de libertad. ¿Habrían tenido motivos materiales para desear arrasar con lo existente para terminar con un mundo de injusticias? Y si los pusieron ante el hecho consumado, ¿encontraron motivos para adherir a la causa de la revolución?. Las dificultades encontradas para conservar enrolados a los soldados, ¿se debieron a que estaban allí por compulsión ya que no sentían la necesidad de cambiar el mundo para ser felices? En una sociedad en la que no se tiene registrado ni un atisbo de algo similar a un motín del hambre o cualquier otro tipo de revuelta de Antiguo Régimen, resulta *a priori* arriesgado sostener la hipótesis de la existencia de descontento social. Los estudios basados en fuentes judiciales muestran los efectos de la justicia distributiva y la relativa arbitrariedad a la que estaban sometidos los sectores menos poderosos de la sociedad porteña.⁵¹

Conclusiones

La presentación de los primeros abordajes que se emprenden de los individuos que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación ultramarina y para el abasto de las tropas asentadas en el Río de la Plata, o en tránsito hacia otros destinos, en el largo siglo XVIII (1680-1820), está hecha.

Resta ahora lo más difícil; zambullirse en los archivos y empezar a encontrar respuestas para, al menos, alguno de los tantos interrogantes planteados. A la vez que se

⁴⁹ DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA, *Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires (1726-1810)*, t. X, publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, Buenos Aires, 1955.

⁵⁰ Entre otros: Moreno, José Luis, “Población y sociedad en Buenos Aires rural a mediados del siglo XVIII”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 29, N° 114, 1989. García Belsunce, Cesar, *Buenos Aires. Su gente. 1800-1830*, tomo I, La estructura social y demográfica de Buenos Aires en 1778, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1976. Garavaglia J. C. y Moreno J. L., *Población, sociedad, familia y migraciones en el espacio rioplatense. Siglos XVIII y XIX*, Buenos Aires, Cántaro, 1993.

⁵¹ Silvia Mallo. *La sociedad rioplatense ante la justicia. La transición del siglo XVIII al XIX*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Dr. Ricardo Levene”, 2004.

deberá seguir ampliando el conocimiento de la bibliografía existente en torno a este tema.

Bibliografía citada

Assadourian, Sempat, *El sistema de la economía colonial*, México, Nueva Imagen, 1983.

Documentos para la Historia Argentina, *Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires(1726-1810)*, t. X, publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, Buenos Aires, 1955.

Farberman Judith, “Santiago del Estero y sus pueblos de indios. De las ordenanzas de Alfaro (1612) a las guerras de independencia”, Versión preliminar: *VI Jornadas Nacionales “Espacio, memoria e identidad”*, Universidad Nacional de Rosario.

Garavaglia, Juan Carlos, “El Pan nuestro de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Tercera Serie, núm.4, 2º semestre, 1991.

Garavaglia, Juan Carlos, “Ecosistemas y Tecnología Agraria: elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)”, en *Desarrollo Económico*, Vol. XXVIII N° 112, 1989.

Garavaglia J. C. y Moreno J. L., *Población, sociedad, familia y migraciones en el espacio rioplatense. Siglos XVIII y XIX*, Buenos Aires, Cántaro, 1993.

García Belsunce, Cesar, Buenos Aires. Su gente. 1800-1830, tomo I, La estructura social y demográfica de Buenos Aires en 1778, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1976

Gonzalez Lebrero, Rodolfo, *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2002.

Johnson, Lyman, “Salarios, precios y costo de vida en el Buenos Aires colonial tardío”, en: *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”* Tercera Serie, núm. 2, 3º semestre, 1990.

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

Jumar Fernando, Biangardi Nicolás, Bozzo José, Orlowski Sabrina, Querzoli Roberto, Sandrín María Emilia, “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. A publicarse en el *Anuario IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006 (en prensa).

Mallo, Silvia, *La sociedad rioplatense ante la justicia. La transición del siglo XVIII al XIX*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Dr. Ricardo Levene”, 2004.

Mayo, Carlos (dir.) y otros, *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*; Buenos Aires, Biblos, 2000.

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

Moreno, José Luis, “Población y sociedad en Buenos Aires rural a mediados del siglo XVIII”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 29, N° 114, 1989.