



Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Secretaría de Posgrado

**La demanda de bienes y servicios
para la Corona y la navegación ultramarina
en el complejo portuario rioplatense
y la dinamización de la economía regional. 1680-1810**

María Emilia Sandrín

Tesis para optar por el grado de
Doctora en Historia

Director Dr. Fernando Jumar

Tomo 1

La Plata, 8 de julio de 2015

Índice del Tomo 1

ÍNDICE DE CUADROS	3
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	5
ABREVIATURAS	8
AGRADECIMIENTOS	9
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO 1. EL RÍO DE LA PLATA EN EL SIGLO XVIII.....	13
1.1. LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA EN EL SIGLO XVIII	13
1.2. LA SOCIEDAD RIOPLATENSE EN EL SIGLO XVIII	15
1.3. LOS PROVEEDORES DE BIENES Y SERVICIOS PARA LAS TRIPULACIONES DE LA NAVEGACIÓN ULTRAMARINA Y LAS TROPAS ASENTADAS EN EL RÍO DE LA PLATA O EN TRÁNSITO HACIA OTROS DESTINOS	16
CAPÍTULO 2. LAS DEMANDAS QUE DINAMIZAN LA ECONOMÍA RIOPLATENSE	20
2.1. LAS DEMANDAS DE LA NAVEGACIÓN ULTRAMARINA 1680-1810	20
2.2. LAS DEMANDAS DE LAS TROPAS ASENTADAS O EN TRÁNSITO HACIA OTROS DESTINOS 1680-1810.....	27
2.3. LOS ESTÍMULOS AL MUNDO DE LA PRODUCCIÓN	31
2.3.1. <i>El bizcocho</i>	35
2.3.2. <i>Demandas potenciales de algunos bienes establecidos en la ración diaria reglamentaria</i>	38
2.4. LOS ESTÍMULOS AL ÁREA DE SERVICIOS	41
CAPÍTULO 3. LOS ASENTISTAS DEL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE Y SUS ESTRATEGIAS DE NEGOCIACIÓN.....	45
3.1. LA FIGURA DEL ASENTISTA Y LAS FUENTES A UTILIZAR.....	45
3.2. LOS REMATES DE ASIEN TO.....	46
3.3. LOS ASIEN TOS DE VÍVERES	47
3.3.1. <i>Estructura productiva y redes</i>	52
3.3.2. <i>Remates en conflicto y favoritismo</i>	57
3.3.3. <i>Abastecimiento y doble demanda</i>	59
3.4. LOS ASIEN TOS DE HERRERÍA Y CERRAJERÍA	62
3.5. LOS ASIEN TOS DE VELAS DE SEBO.....	65
CAPÍTULO 4. LOS CONFLICTOS BÉLICOS Y LA DINAMIZACIÓN DE LA ECONOMÍA LOCAL	69
4.1. EL SITIO DE COLONIA DEL SACRAMENTO DE 1735 A 1737	69
4.1.1. <i>Introducción al sitio de Colonia del Sacramento de 1735-1737</i>	69
4.1.2. <i>Las fuentes utilizadas y la metodología de trabajo</i>	71
4.1.3. <i>La importancia económica de la satisfacción de las demandas evidenciadas en el sitio a Colonia del Sacramento en relación con las exportaciones legales salidas por el espacio rioplatense</i>	73
4.1.4. <i>Categorías de análisis en las que fue dividido el sitio</i>	74

4.2.	CATEGORÍA COMESTIBLES.....	76
4.2.1.	<i>Los comestibles</i>	76
4.2.2.	<i>Análisis de los proveedores de comestibles, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones</i>	84
4.2.3.	<i>Los proveedores de bizcocho ordinario</i>	88
4.2.4.	<i>Análisis finales</i>	95
4.3.	CATEGORÍA SALARIOS Y GASTOS DE GESTIÓN	99
4.3.1.	<i>Los Salarios y los gastos de gestión</i>	99
4.3.2.	<i>Análisis de los proveedores de “salarios y gastos de gestión”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones</i>	102
4.3.3.	<i>Análisis finales</i>	111
4.4.	CATEGORÍA GASTOS DE CAMPAMENTO	113
4.4.1.	<i>Los Gastos de campamento</i>	113
4.4.2.	<i>Análisis general de los proveedores de “Gastos de campamento”</i>	119
4.4.3.	<i>Análisis de los proveedores de “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones</i>	120
4.4.4.	<i>Análisis de los proveedores de “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones</i>	126
4.4.5.	<i>Análisis finales</i>	130
4.5.	ANÁLISIS FINALES DEL SITIO A COLONIA DEL SACRAMENTO 1735-1737	132
CAPÍTULO 5. LA NAVEGACIÓN Y LA DINAMIZACIÓN DE LA ECONOMÍA LOCAL. UN CASO CONCRETO: EL CARENADO Y CALAFATEADO DE LAS FRAGATAS-CORREO EN MONTEVIDEO 1767-1802 ... 137		
5.4.	ANÁLISIS DE LA CATEGORÍA COMPRAS DIVIDIDA EN SUB CATEGORÍAS Y PORCENTAJE DE SU IMPACTO EN EL GASTO TOTAL DE LAS CARENAS	154
5.5.	ANÁLISIS DE LA CATEGORÍA TRANSPORTE DIVIDIDA EN SUB CATEGORÍAS Y PORCENTAJE DE SU IMPACTO EN EL GASTO TOTAL DE LAS CARENAS.....	166
5.6.	ANÁLISIS DE LA CATEGORÍA GASTOS ADMINISTRATIVOS DIVIDIDOS EN SUB CATEGORÍAS Y PORCENTAJE DE SU IMPACTO EN EL GASTO TOTAL DE LAS CARENAS.....	170
CONCLUSIONES		183
BIBLIOGRAFÍA CITADA.....		194

Índice de cuadros

Cuadro 1. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1683 y 1778, según datos de Jumar	21
Cuadro 2. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1806, según datos de Camarda	23
Cuadro 3. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1808, según datos de Silva	23
Cuadro 4. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1789-1810, según datos de Bentancur	24
Cuadro 5. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1683-1778, según datos de Jumar	39
Cuadro 6. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1779-1806, según datos de Camarda	40
Cuadro 7. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1779-1808, según datos de Silva	40
Cuadro 8. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1789-1810, según datos de Bentancur	40
Cuadro 9: Gastos totales del sitio, divididos por categorías y porcentaje de las esferas económicas que dinamizan	75
Cuadro 10: Gastos de la categoría “comestibles”, divididos en sub categorías	77
Cuadro 11: Proveedores de la categoría “comestibles”, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones	84
Cuadro 12: Proveedores de bizcocho ordinario, distribuidos por cantidad de producto	89
Cuadro 13: Gastos de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, divididos en sub categorías	99
Cuadro 14: Proveedores categoría “Salarios y gastos de gestión”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones	103
Cuadro 15: Gastos de la categoría “Gastos de campamento”, divididos en sub categorías	114
Cuadro 16: Proveedores categoría “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones	120
Cuadro 17: Proveedores categoría “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones	126
Cuadro 18: Carenado Fragatas-correo, 1.767-1.802. Gastos totales. Distribución por año y cantidad de embarcaciones mantenidas	139
Cuadro 19: Carenado Fragatas-correo, 1.767-1.802. Gastos totales. Distribución por Categorías y porción de las esferas económicas dinamizadas	139
Cuadro 20: Gastos de la categoría “Oficios” divididos en sub categorías	141
Cuadro 21: Participación de herreros en la distribución del total del valor de las carenas	146

Cuadro 22: Participación de carpinteros en la distribución del total del valor de las carenas	148
Cuadro 23: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Compras. Distribución por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos totales	154
Cuadro 24: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Transporte. Distribución por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos totales	166
Cuadro 25: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Gastos administrativos. Distribución por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos	170

Índice de gráficos

Gráfico 1. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1683-1778, según datos de Jumar	22
Gráfico 2. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779-1806, según datos de Camarda	23
Gráfico 3. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779-1808, según datos de Silva	24
Gráfico 4. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1789-1810, según datos de Bentancur	25
Gráfico 5: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos totales. Distribución por categorías	75
Gráfico 6: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos totales. Esferas económicas dinamizadas	75
Gráfico 7: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Distribución por sub categorías	78
Gráfico 8: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del sitio	78
Gráfico 9: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales del sitio	78
Gráfico 10: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes provistos	85
Gráfico 11: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría	85
Gráfico 12: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes provistos y proporción dentro de los gastos totales del Sitio	85
Gráfico 13: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Comestibles. Bizcocho ordinario. Proveedores. Distribución por rangos	89
Gráfico 14: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Distribución por sub categorías	100
Gráfico 15: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del sitio	100
Gráfico 16: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales del sitio	100
Gráfico 17: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos	103
Gráfico 18: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría	104

Gráfico 19: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales del Sitio	104
Gráfico 20: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Distribución por sub categorías	115
Gráfico 21: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del sitio	115
Gráfico 22: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales del sitio	115
Gráfico 23: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes no comestibles provistos	121
Gráfico 24: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes no comestibles provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría	121
Gráfico 25: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de bienes no comestibles provistos y proporción dentro de los gastos totales del Sitio	121
Gráfico 26: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos	127
Gráfico 27: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría	127
Gráfico 28: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales del Sitio	127
Gráfico 29: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Gastos totales. Distribución por categorías	140
Gráfico 30: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Gastos totales. Esferas económicas dinamizadas	140
Gráfico 31: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Oficios. Distribución por sub categorías	141
Gráfico 32: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Oficios. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las carenas	142
Gráfico 33: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Oficios. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales de las carenas	142
Gráfico 34: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Compras. Distribución por sub categorías	155
Gráfico 35: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Compras. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del carenado	155
Gráfico 36: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Compras. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales de las carenas	155
Gráfico 37: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Transporte. Distribución por sub categorías	166

Gráfico 38: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Transporte. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las carenas	167
Gráfico 39: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Transporte. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales de las carenas	167
Gráfico 40: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Gastos administrativos. Distribución por sub categorías	171
Gráfico 41: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Gastos administrativos. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las carenas	171
Gráfico 42: Carenado Fragatas-correo (1767-1802). Gastos administrativos. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales de las carenas	171

Abreviaturas

AGN	Archivo General de la Nación; Buenos Aires, Argentina
AHPBA	Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires; La Plata, Argentina
AGNU	Archivo General de la Nación; Montevideo, Uruguay
AMH	ex Archivo y Museo Histórico; Montevideo, Uruguay
AJ	Archivo Judicial; Montevideo, Uruguay
AGA	ex Archivo General Administrativo; Montevideo, Uruguay
EGH	Escribanía de Gobierno y Hacienda; Montevideo, Uruguay
AP	Archivos Particulares; Montevideo, Uruguay
CONICET	Consejo Nacional de Investigación Científica y Técnica, Argentina
UNLP	Universidad Nacional de La Plata; La Plata, Argentina
UNTref	Universidad Nacional de Tres de Febrero; Caseros, Argentina
FaHCE	Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación; La Plata, Argentina

Agradecimientos

El desarrollo de esta tesis doctoral fue posible gracias al otorgamiento de la beca doctoral de CONICET que permitió financiar el trabajo de archivo y procesamiento de la información, presentar en diversas jornadas científicas avances parciales de la investigación y además subsistir en el intento. También conté con el financiamiento de diversos subsidios otorgados por la UNLP (subsidio de viajes y estadías, de jóvenes investigadores, de estancias cortas de investigación), que ayudaron a seguir en camino.

Fueron muchas las personas que consciente o inconscientemente formaron parte de esta tesis. Principalmente dos personas me acompañaron desde mis inicios: mi director de tesis, Fernando Jumar y Silvia Mallo. Ambos me enseñaron que es posible e imprescindible el trabajo en equipo, la ciencia solidaria con principios y valores inalterables, aún en las peores circunstancias. Con mis compañeros del equipo de investigación que ambos dirigen hemos pasado largas horas analizando textos, levantando documentos en los archivos, presentándonos en Jornadas académicas, discutiendo sobre el apasionante siglo XVIII en el Río de la Plata y su estructura socio-económica. Mucho han influido también mis profesores y compañeros de la UNTreF en donde cursé la Maestría; y mis profesores, compañeros y alumnos de la FaHCE de la UNLP donde cursé el profesorado, el doctorado y hoy soy docente de grado. A todos mis amigos que me acompañaron y alentaron a lo largo de este caminar. Y por último, pero no menos importante a mi familia, que incondicionalmente, siempre estuvo a mi lado, a ellos todo mi amor y reconocimiento.

Introducción

La economía de la región Río de la Plata está dinamizada por: a) la navegación privada comercial; b) el comercio interior por tierra y por agua dulce (no por la actividad de intercambio en sí, sino por todo lo que hay que poner en movimiento para que se concrete el hecho mercantil); c) las demandas de la Corona, ya sea de bienes y/o servicios necesarios para las tripulaciones de la navegación ultramarina, como para las tropas asentadas en la región o en tránsito hacia otros destinos (estas demandas podían estar en forma aislada, de a un grupo por vez, alternarse entre barcos y/o tropas, o generarse ambas en simultáneo).

El propósito de estas investigaciones es acercarme a la estructura socio-económica del Río de la Plata en el siglo XVIII, enriqueciendo lo conocido en torno al mercado de trabajo regional y qué lo dinamiza. Se observará un sector social poco conocido, un “sector medio” que está entre la elite y los esclavos.

Para ello propongo analizar un sector social del mercado de trabajo portuario regional que vivía de la provisión de bienes y servicios para la navegación del servicio real 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 (1680-1810).

Los análisis del gasto público han servido para entender la naturaleza del estado, conocer la capacidad de éste para conseguir ingresos fiscales, estudiar las políticas públicas, ver qué aspectos fueron prioritarios para ese estado, las consecuencias que puede traer su distribución, para justificar deudas o nuevos impuestos, conocer desequilibrios presupuestarios, ver las características del régimen político. Sin embargo, en esta tesis, que no analiza la fiscalidad en sí, se utiliza una parte del gasto público como fuente para analizar cómo este gasto en determinados bienes y servicios pudo dinamizar la economía rioplatense y distribuir beneficios entre todos los sectores de la sociedad. Esta perspectiva permite ver el impacto que la satisfacción de estas demandas provocó en la economía y la sociedad rioplatense, pues facilita conocer a los que trabajaron en las mismas en virtud de ese gasto y si lograron algún grado de prosperidad en función del mismo.

Para concretar el análisis que detallo más adelante opté por relevar documentación existente en el Archivo General de la Nación de la República Argentina¹, presentes en sala IX y sala XIII, el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires², a través del archivo de Real Audiencia y

¹ En adelante AGN.

² En adelante AHPBA.

repositorios de la República Oriental del Uruguay: el Archivo General de la Nación³, el ex Archivo y Museo Histórico⁴, el Archivo Judicial⁵, el ex Archivo General Administrativo⁶, la Escribanía de Gobierno y Hacienda⁷ y Archivos Particulares⁸. Trabajé con material édito como los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires⁹, los padrones de Montevideo publicados por Apolant¹⁰ así como los de de la ciudad y campaña de Buenos Aires (1726-1810)¹¹, diccionarios biográficos¹². Las fuentes utilizadas fueron contratos de asientos, cartas y notificaciones de los asentistas, recibos contables de sus negocios, legislación vigente para este tipo de transacciones, protocolos de Marina, registros de protocolizaciones, testamentarias, tasaciones de venta existentes en diferentes repositorios, los registros de navíos. El libro de Caja y el Balance general del Proveedor del sitio a Colonia de Sacramento de 1735-1737, así como los recibos individuales firmados por cada persona a la que éste le pagó el producto o servicio y el Libro de Carenas de las Fragatas-correo. Las características diversas de cada una de estas fuentes me condujeron a tratarlas con diferentes metodologías que se especifican en cada caso y en cada capítulo de esta tesis.

He organizado la investigación sobre algunos ejes centrales expuestos en las siguientes líneas.

Propongo, en primer lugar, que la Corona, a través de los gastos que generaba el funcionamiento del aparato burocrático-militar, no fue solamente un agente explotador, sino que fue también generadora de recursos, dinamizadora de la economía local. Una peculiaridad de la región Río de la Plata, como se desprende de los escasos análisis sobre la fiscalidad, es que la corona gasta en ella mucho más de lo que recauda, con lo que la dinamización aludida deriva de la presión extractiva sobre otras sociedades.

En segundo lugar, que los sectores sociales, que vivían de proveer las embarcaciones de la navegación ultramarina y las tropas asentadas o en tránsito hacia otros destinos, gozaron en este período de una relativa prosperidad.¹³ Ambas demandas fueron constantes a lo largo del período y,

³ En adelante AGNU.

⁴ En adelante AMH.

⁵ En adelante AJ.

⁶ En adelante AGA.

⁷ En adelante EGH.

⁸ En adelante AP.

⁹ Archivo General de la Nación. 1925-1934. *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires: Serie II, Tomo VII.

¹⁰ Apolant, 1966 a y b.

¹¹ Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. 1920-1929. *Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810*, t. X, Buenos Aires: Peuser.

¹² Molina, 2000.

¹³ Relativa prosperidad si se tiene en cuenta la bibliografía existente sobre las condiciones materiales de vida de los sectores populares en Europa en el mismo período. Al menos en el Río de la Plata no se tienen datos acerca del ciclo carestía-hambruna-epidemia o de motines de hambre o revueltas campesinas.

en el caso de que una decayera, el mismo sector proveedor seguía abasteciendo el mismo bien y/o servicio a la demanda alternativa.

Con respecto a este sector social proveedor de bienes y/o servicios, se intenta pensar en función de los actores involucrados dando respuestas a diversas preguntas: ¿cuántos son?, ¿qué porcentaje representan dentro de la población del complejo portuario rioplatense en diversos momentos?, ¿Son proveedores especializados en un solo bien y/o servicio, o van rotando sus provisiones?, ¿cuál es la periodicidad de sus abastecimientos?, ¿son proveedores directos o son “intermediarios” entre éstos y los destinatarios de los bienes y/o servicios?, ¿qué incidencia económica tienen sus provisiones dentro de los gastos totales del acontecimiento testigo estudiado?

Abordar de modo detallado y sistemático cada uno de los aspectos mencionados a lo largo de más de un siglo resulta una tarea imposible de realizar para una tesis de doctorado. Por ello establecí como estrategia el análisis de casos-testigo de cada una de las esferas económicas dinamizadas por el gasto público que sirven para sostener mis hipótesis generales dado que la historiografía nos muestra que a lo largo del período observado la presencia de la corona española en Río de la Plata no sólo no decayó, sino que se reforzó. Desde la Guerra de la Liga de Augsburgo hasta la crisis del comienzo del siglo XIX, Río de la Plata estuvo presente en todas las guerras de la monarquía, como teatro de operaciones o como frontera que había que reforzar ante posibles ataques.

El desarrollo de esta tesis consta del capítulo 1, donde se presenta el Río de la Plata en el siglo XVIII, su espacio y su gente, prestando especial atención a los individuos que vivían de proveer a las tripulaciones de la navegación ultramarina y/o a las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos. En el capítulo 2, se describen las demandas que dinamizan la economía rioplatense: la navegación ultramarina y las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos; haciendo una presentación de los distintos bienes y servicios que estas demandas generaron en el complejo portuario rioplatense. Atendemos en esta perspectiva a la división entre los estímulos al mundo de la producción y al área de los servicios. En el capítulo 3 se presenta a los asentistas del complejo portuario rioplatense y a sus estrategias de negociación, divididos en asentistas de Víveres, de Herrería y Cerrajería, de Medicinas simples y compuestas. En el capítulo 4 se describe un caso testigo de los conflictos bélicos como dinamizadores de la economía; allí se detalla el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737. En el capítulo 5 se detalla un caso concreto de satisfacción de las demandas de la navegación: el carenado y calafateado de las Fragatas-correo en Montevideo entre 1767-1802. Por último, se detallan las conclusiones, la bibliografía total citada y el anexo documental.

Capítulo 1. El Río de la Plata en el siglo XVIII

1.1. La región Río de la Plata en el siglo XVIII

Desde el equipo de investigación que integro hace varios años¹⁴ proponemos que la región Río de la Plata en los tiempos modernos estuvo constituida por territorios dominados efectivamente por los occidentales a ambas orillas de los ríos de la Plata y Uruguay, con fronteras difusas hacia el interior de las tierras y relativa independencia de la pertenencia formal a las coronas castellana o portuguesa en un momento u otro. Es un espacio acuático y térreo, articulado por un complejo portuario, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan con otros espacios económicos.¹⁵

En su momento de mayor integración (ca. 1730 - ca. 1820), el complejo portuario rioplatense estuvo compuesto, en primer lugar, por la ciudad de Buenos Aires con sus malos y transitorios apostaderos navales, más las ciudades-puerto de Colonia del Sacramento y Montevideo. En segundo lugar, se articulaban con esas ciudades un reducido conjunto de apostaderos secundarios, aptos para naves mayores y medianas, con mayor o menor control por parte de las autoridades (Maldonado, la Ensenada de Barragán). También con control escaso o al menos sin dudas deficiente, había atracaderos transitados por naves medianas y menores, fundamentalmente destinados a articular zonas productivas del litoral con el estuario del río, como Las Conchas (terminal de la ruta fluvial que llevaba a Paraguay), pero que también eran útiles para vincular por agua las zonas productivas de la región rioplatense con los puertos mayores, como Las Vacas. Finalmente, un indefinible número de desembarcaderos clandestinos o simplemente sin control, permitidos por las características de las orillas, aptos para los movimientos de pequeñas embarcaciones, útiles no sólo para los tratos ilícitos sino también para los movimientos de una población que iba y venía de una banda a otra del río con mucha asiduidad siguiendo, por ejemplo, las fuentes de trabajo. Así, el río, debido a la intensa circulación de embarcaciones de todo porte entre ambas orillas o entre puntos distantes de alguna de ellas, se convirtió en el vector de integración y articulación regional y él mismo en uno de los espacios que la componían.

También, la región contaba con un complejo productivo de base agropecuaria y una muy activa área de servicios, estimulados por el comercio y por la corona. El mundo de la producción, más allá de las necesidades de la población fija, genera excedentes destinados a satisfacer las de la

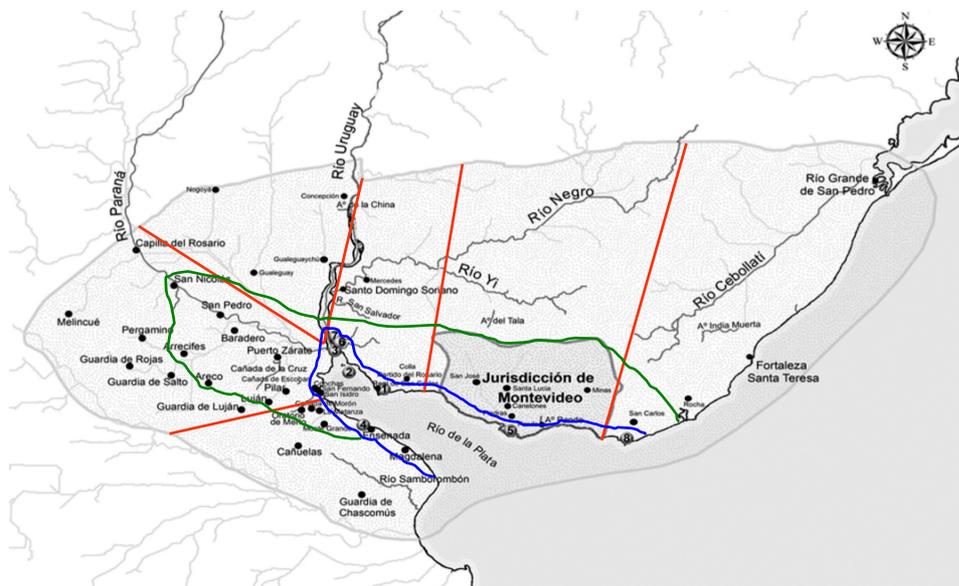
¹⁴ Equipo de investigación que bajo la dirección de Fernando Jumar en la UNLP, trabaja desde el año 2003 en la indagación de la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820).

¹⁵ Para analizar el primer contorno general de la región como espacio homogéneo, establecido sobre análisis de la circulación ver Jumar y Zurdo, 2009 y Jumar, 2012. Para analizar el complejo productivo ver Jumar y Biangardi, 2013.

población flotante, tanto en sus estadias como en sus viajes de regreso o de continuación hacia el Mar del Sur, lo que a su vez estimula diversas ramas de actividad relacionadas con la producción, conservación, empaque y acarreo de alimentos procesados. Asimismo, la región produce mulas y bovinos en pie con destino en los mercados interiores americanos así como derivados bovinos para ultramar. En cuanto a los servicios, la región provee de modo eficaz los requeridos por las operaciones mercantiles a corta, media, larga y muy larga distancia tanto por tierra como por agua, así como los relacionados con el mantenimiento de las embarcaciones diverso porte. Parte de las demandas de los insumos necesarios por el conjunto de las actividades aludidas no podían ser satisfechas por la región, lo que generó estímulos para otras economías regionales americanas. Ello, asociado a los flujos mercantiles y decisiones políticas, convirtió progresivamente la región Río de la Plata en un polo de atracción en torno a la cual se estructuró un *espacio económico rioplatense*, claramente observable en el último cuarto del siglo XVIII, emergente del quiebre del espacio económico peruano que el crecimiento rioplatense y los objetivos borbónicos contribuyeron a generar.

El mapa 1 tiene el objetivo de ilustrar el resultado de las observaciones. El contorno general de la región, fue establecido sobre la base del análisis de la circulación mercantil revelada por las guías de aduana y dentro de ellas, los bienes que en función de criterios inspirados de Perroux¹⁶ pueden ayudar a delimitar un espacio económico homogéneo.

Mapa 1. Región Río de la Plata. Contornos establecidos en función de la circulación, sectores económicos y áreas productivas



Fuente Jumar y Biangardi, 2013, pág. 15.

¹⁶ Perroux, 1950.

En el mapa la línea azul delimita el complejo portuario rioplatense, la línea verde indica un límite aproximado para la producción agropecuaria mixta –compuesta por unidades productivas que combinaban agricultura y ganadería de cría para abastecer a los centros consumidores– y el inicio de la zona donde predominaba la ganadería extensiva –con cría de ganado y explotación del ganado cimarrón– y, por último, la línea gris señala la delimitación de la región. Las líneas rojas muestran las áreas en que se puede dividir la región.

En el último cuarto del siglo XVIII la región se encontraba en un proceso de expansión territorial y crecimiento demográfico de manera que las fronteras se desplazaban, se incorporaban nuevas tierras para la explotación de la ganadería extensiva, el sector de producción agropecuaria mixta se expandía y la zona de servicios y transformación de productos del complejo portuario se ampliaba.¹⁷

1.2. La sociedad rioplatense en el siglo XVIII

Es en este espacio rioplatense del siglo XVIII donde podemos visualizar las características principales de los centros urbanos latinoamericanos que definió Socolow¹⁸; ya que era el escenario vital del intercambio social y económico, del movimiento y de los conflictos. Era en la ciudad donde los diferentes grupos étnicos, ocupacionales y sociales se encontraban, se influían mutuamente y se fundían. Era en este ámbito donde los individuos y los grupos interactuaban, a veces en armonía y otras en conflicto, al tiempo que se afirmaba el orden social jerárquico.

En el Río de la Plata, ese orden –en el que la desigualdad de riqueza y estatus se daban por sentadas– emerge de una sociedad de tardía formación con respecto a otras sociedades hispano criollas, cuyas relaciones con las sociedades indígenas escapan al modelo emergente de las áreas centrales de la colonización y donde el impacto del aporte africano también reviste notas particulares con respecto a otros espacios americanos. Es también esta sociedad una formación de carácter variable, donde los individuos, como argumentó Elias, están relacionados unos con otros por un modo específico de dependencias recíprocas y cuya reproducción supone un equilibrio móvil de tensiones¹⁹. Allí, la libertad de cada individuo está inscrita en una cadena de interdependencias, en donde son esenciales las redes de dependencia recíprocas que hacen que cada acción individual dependa de toda una serie de otras al modificar, a su vez, la figura misma del juego social²⁰.

¹⁷ Jumar y Biangardi, 2013, pág. 15.

¹⁸ Socolow y Hoberman, 1992.

¹⁹ Elias, 1991.

²⁰ Elias, 1991.

También esa movilidad variable de cada una de las cadenas de interdependencia, va definiendo el carácter específico de cada formación o configuración social.

Económicamente, en el siglo XVIII, el Río de la Plata era una sociedad en expansión, estaba conociendo una época de crecimiento económico: articulaba mercados distantes; producía bienes económicos exportables tanto hacia el Atlántico, como hacia tierras dentro de América; abastecía a la circulación ultramarina, a las tropas asentadas en el complejo portuario rioplatense o en tránsito hacia otros destinos. Es en esta economía donde actuarán los diversos proveedores-abastecedores, que son objeto de estudio de esta tesis doctoral.

1.3. Los proveedores de bienes y servicios para las tripulaciones de la navegación ultramarina y las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos

Diversos estudios sobre Buenos Aires y su hinterland más inmediato en sus primeros años, revelan que ésta tuvo una economía próspera²¹ y contó con la capacidad de sostener a una importante población en tránsito²². González Lebrero 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...”²³. Profundizando su análisis, González 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...”²⁴.

Adentrándonos en el “largo” siglo XVIII local (1680-1810), como se mencionó anteriormente, se pudo observar la progresiva constitución del complejo portuario rioplatense con asiento en la región que supo satisfacer las demandas que como zona portuaria se le exigían.²⁵

²¹ Canabrava, [1944]1984; Gelman, 1983, 1985, 1987; Moutoukias, [1983]1988; Saguier, s/f.

²² González Lebrero, 2002.

²³ González Lebrero, 2002, p. 86.

²⁴ González Lebrero, 2002, p. 95.

²⁵ Bentancur, 1995, 1996, 1997, 1998, 2004; Jumar, 2000[2002]; Jumar y Paredes, 2008; Jumar et al, [2004] 2006. También están los avances parciales que he ido presentando a lo largo de la investigación: Sandrín, 2005, [2007] 2008, 2010, 2011, 2013, 2014 a y b.

Demandas que consisten en poder proveer de modo exitoso una amplia gama de bienes y servicios necesarios para el mantenimiento de las embarcaciones que lo visitan y de sus tripulaciones, tanto durante sus estadas como para sus viajes de regreso; así como para las tropas asentadas en este espacio o en tránsito hacia otros destinos. Entre otras demandas se han evidenciado el trabajo de: guarda almacenes, carreteros, lancheros, peones, calafates, carpinteros, herreros, faroleros, estañadores, servicios fúnebres, confección y arreglos de colchones y ropa, elaboración de bizcochos, de carne salada, (con toda la cadena productiva que estos generaban), entre otros bienes y servicios demandados. Además, por ser una zona de conflicto de intereses entre los europeos²⁶, a su vez originaba otra serie de demandas a las que se sumaban también las relacionadas con la exploración y eventual conquista de las tierras dominadas por los pueblos originarios²⁷, a las costas patagónicas y a las islas del Atlántico sur²⁸, las varias comisiones demarcadoras de límites²⁹.

¿Qué se sabía sobre los individuos que estaban detrás de la satisfacción de cada una de las demandas evidenciadas? De modo general, la bibliografía existente sobre la sociedad rioplatense durante la sujeción a la Monarquía española no los menciona directamente como grupo proveedor-abastecedor, pero señala que los individuos trabajadores, pertenecerían a los sectores menos favorecidos, al *estado llano y general del pueblo*³⁰ 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 en relación con ellos.

²⁶ Son conocidas las idas y vueltas de Colonia del Sacramento entre portugueses y castellanos. Un poco menos de atención se presta a los conflictos en el Río Grande de San Pedro (hoy Río Grande do Sul) desde 1737. Para una análisis de la bibliografía en torno al tema hasta el año 2000 ver: Jumar, [2006] 2008. Para una síntesis de la historia de Colonia del Sacramento dentro del complejo portuario rioplatense, ver Jumar, 2004.

²⁷ No se ha encontrado bibliografía que tenga entre sus objetivos establecer un listado de malones y malocas y, en el caso de estas últimas, la cantidad de individuos involucrados (lo que permitiría hacer cálculos sobre la demanda que representaría su aprovisionamiento, por ejemplo). Referencias dispersas en la bibliografía dedicada al Río de la Plata durante el Antiguo Régimen permiten saber que existieron en relativa abundancia.

²⁸ No sólo hay que pensar en las demandas generadas por las expediciones de “descubrimiento” o para reclamar ante derechos supuestamente usurpados por franceses o ingleses, sino además las dos o tres expediciones anuales enviadas para reaprovisionar los destacamentos asentados en Malvinas. En este último caso, la economía se ve estimulada no sólo por lo necesario para el viaje, sino por lo que se llevaba para dejar.

²⁹ Dispersos entre los fondos de la sala IX y la sala XIII del AGN se encuentran los papeles relacionados con las comisiones demarcadoras de límites. Entre ellos, los productivos libros de gastos, que parecen ser de consideración y ofrecen la misma riqueza que los datos trabajados en el estudio con relación al sitio de Colonia del Sacramento de 1735-1737.

³⁰ 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 mulata 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 sólo 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 sí, 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...” AHPBA, 7-5-16-24, f. 27.

Los trabajos encontrados sobre el complejo portuario rioplatense respecto a la problemática del abasto de los puertos y/o plazas militares, muestran la demanda potencial de determinados bienes y servicios, pero no ahondaban en el análisis de las personas que estaban detrás de la satisfacción de los mismos.³¹

El análisis del primer sondeo sobre algunas de las demandas del complejo portuario rioplatense, que realizamos junto a Fernando Jumar como alumnos de su seminario³², nos permitió entrever que el abastecimiento de bienes y servicios necesarios para las tripulaciones de la navegación ultramarina, tanto en sus estadas en el Río de la Plata, como en sus viajes de regreso, fueron un importante estímulo a la economía local, no sólo para las capas sociales altas, sino que también generó una relativa prosperidad para las capas ajenas a la elite. En ese trabajo se pudo observar que la dinamización económica que el puerto generaba en la economía local era importante, y que eran muchas las personas y el dinero involucrados en esos abastecimientos de bastimentos y servicios necesarios para las tripulaciones de los barcos en sus tornaviajes. En ese estudio se tuvo acceso más a la demanda de bienes y/o servicios, que a los proveedores en sí; pues, si bien se identificaron a algunos proveedores, se analizó mayoritariamente la demanda potencial que estos bienes y/o servicios generaban en el complejo portuario. En un primer momento pensábamos que estos proveedores que encontraban en el abastecimiento de los bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de los navíos de registro una demanda en constante expansión, pertenecían a los sectores sociales bajos y que habrían alcanzado una relativa prosperidad.

Al seguir problematizando esta cuestión, ya en mis investigaciones personales, pude observar que este sector social proveedor ajeno a la elite, no era homogéneo y que había que trabajarlo en profundidad para poder clasificarlo, y para poder tener un punto de comparación económica para poder saber si era mucha o poca la plata movida por la Corona y la navegación comercial en la satisfacción de alguna de las demandas evidenciadas en este complejo portuario.

La gran demanda del comercio ultramarino, y esa relativa prosperidad, me generaron preguntas en torno a la satisfacción de las necesidades de los barcos de la navegación real y 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 pocos.³³ Todos ellos, por más rápido que

³¹ Bentancur, 1995, 1996, 1997, 1998, 2004; Jumar, 2000 [2002]; Jumar y Paredes, 2008; Jumar et all, [2004] 2006.

³² Jumar et all [2004] 2006.

³³ Como se mencionó anteriormente hubo varias expediciones a las Malvinas (al menos un viaje anual para renovar la guarnición y llevar alimentos); pero también 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

pasaran por el Río de la Plata, debían abastecerse de todo lo necesario para emprender sus futuros viajes; productos y/o servicios que no diferían en mucho con los demandados por las tripulaciones de la navegación ultramarina.

Estos proveedores, no sólo abastecieron productos y/o servicios originados en el espacio rioplatense; sino que además proveyeron bienes y servicios americanos extra regionales o extra americanos, necesarios para los conflictos bélicos y/o la navegación ultramarina. Con la demanda de estos productos no originarios del Río de la Plata, la corona dinamizó también economías de territorios lejanos. Este factor fue seguramente, un elemento más para colaborar en la formación del Río de la Plata como un polo de atracción.

La Corona, con la generación de las demandas, generó trabajo a toda esa amplia gama de proveedores; lo que me pregunto si ello no habrá incidido en el reforzamiento de la fidelidad o al menos en el no cuestionamiento de la dominación no sólo dentro del espacio rioplatense, sino del espacio americano y extra-americano.

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.

Capítulo 2. Las demandas que dinamizan la economía rioplatense

La región Río de la Plata tuvo la capacidad de poder brindar una amplia serie de servicios a la navegación y a las tropas estables y/o en tránsito hacia otros destinos. En este capítulo se expondrán diversas actividades económicas que se ponían en marcha para satisfacer ambas demandas en el Río de la Plata durante el siglo XVIII. Se trata de la provisión de bienes y servicios destinados al mantenimiento de las tripulaciones durante sus viajes de retorno y de las embarcaciones en condiciones de navegar, así como para las tropas asentadas en suelo rioplatense o en tránsito hacia otras tierras. La primera puede ser reveladora de cómo el mundo de la producción encontró un estímulo más en la navegación ultramarina y las tropas. La segunda, de cómo esa navegación y las tropas generaron una demanda de servicios especializados. Ambas ofrecen una nueva puerta de acceso al conocimiento de la sociedad rioplatense y la posibilidad de enriquecer preguntas existentes en torno a sus características.

2.1. Las demandas de la navegación ultramarina 1680-1810

En este apartado se revela la dinamización en general que provocó la navegación ultramarina, tanto desde la navegación privada como desde la Corona. Para un análisis al detalle de las navegaciones y su redistribución económica se analizará como caso concreto de trabajo una demanda de la Corona, las Fragatas-correo.

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.³⁴ 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.³⁵ También se ha detectado entre 1703 y 1715 la presencia de al menos 61 navíos franceses (arribadas forzosas maliciosas y barcos de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento) o en manos de franceses (presas).³⁶ La navegación inglesa está presente mediante 55 embarcaciones pertenecientes o fletadas

³⁴ Jumar, 2000 [2002], Tableau A, annexe 3. chapitre V: "Navires ayant parti du Río de la Plata ou ayant péri dans ses eaux avec cargaison connue", II, pp. 850-873. A los fines de este texto no hay que considerar los navíos que se desguazaron en el Río de la Plata sino solamente los que emprendieron su regreso, hayan llegado a destino o no.

³⁵ Moutoukias, [1983] 1988, Cuadro 11: "Arribadas comprobadas en el Río de la Plata, 1648-1702", p. 128. Para el periodo 1698-1702 el cuadro no consigna arribadas.

³⁶ Jumar, 2000 [2002], 3.4: "Le commerce français dans le Río de la Plata jusqu'à la fin de la Guerre de la Succession d'Espagne", I, pp. 237-287.

por la South Sea Company entre 1715 y 1738³⁷. Hasta aquí datos seguros que en algunos casos deben ser tomados como mínimos.³⁸

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.³⁹

Cuadro 1. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1683 y 1778, según datos de Jumar

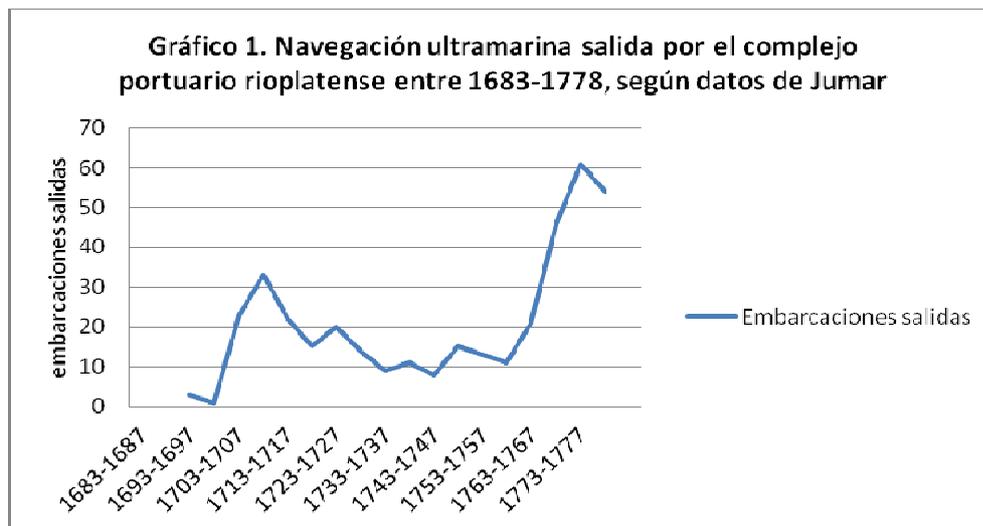
Período	Embarcaciones salidas
1683-1687	6
1688-1692	0
1693-1697	3
1698-1702	1
1703-1707	23
1708-1712	33
1713-1717	22
1718-1722	15
1723-1727	20
1728-1732	14
1733-1737	9
1738-1742	11
1743-1747	8
1748-1752	15
1753-1757	13
1758-1762	11
1763-1767	21
1768-1772	46
1773-1777	61
1778	54
Total	386

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Jumar, [2000], 2002.

³⁷ Jumar, 2000 [2002]; 5.1.1.4.a: “Les activités de la South Sea Company dans le Río de la Plata, 1715-1740”, I, pp. 382-392.

³⁸ 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.

³⁹ Jumar, 2000 [2002], 3.2: “ Le complexe portuaire avorté. Colônia do Sacramento (1683-1705) et le commerce des gouverneurs (I, pp. 213-228) y Chapitre IV: “Colônia do Sacramento et le complexe portuaire *rioplatense*, 1716-1777” (I, 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.



Fuente: cuadro 1.

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. Moutoukias⁴⁰, con lo que finalmente retendremos la cifra de 386 embarcaciones.

Con respecto a la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1810, no hay registros estadísticos completos, uniformes que permitan elaborar series como la realizada por Jumar para el período 1680-1778⁴¹. Hay trabajos que brindan datos parciales de esta circulación ultramarina en este espacio, que sirven para poder mostrar que el movimiento naviero existió y por ende, existió la demanda para los proveedores de bienes y servicios que se encargaban de mantener a estas embarcaciones en “condiciones marineras”.

Camarda en su análisis sobre el comercio ultramarino salido por la región Río de la Plata en la época virreinal contabiliza un total de 807 embarcaciones que partieron de este espacio entre 1779 y 1806. Incluye en su lista bergantines, corbetas, fragatas, Fragatas-correo, goletas, navíos, páquebots, saetías, urcas y zumacas, entre otras embarcaciones.⁴²

Silva también aporta datos sobre el movimiento naviero entre 1778 y 1810 en aguas rioplatenses.⁴³ Su análisis no es completo, no tiene un exhaustivo registro estadístico de las salidas de embarcaciones a lo largo de todo el período virreinal pero suma números al análisis del tráfico ultramarino, a la vez que sostiene que, además de mantenerse el servicio de correos y de avisos,

⁴⁰ Dadas las características de estas navegaciones, los barcos mercantes eran acompañados por vivanderos que las tornaban relativamente independientes de la compra de bastimentos. Ello era así debido a lo furtivo de sus operaciones.

⁴¹ Jumar, [2000], 2002.

⁴² Camarda, 2013.

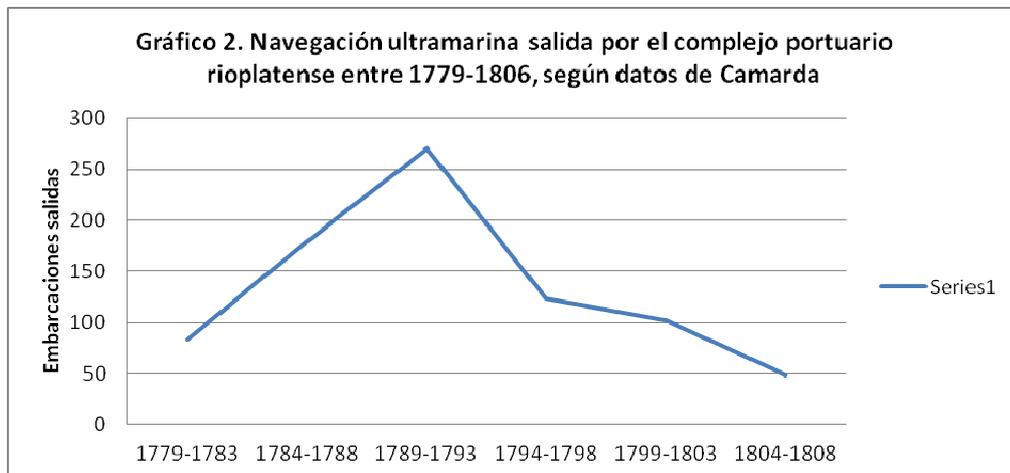
⁴³ Silva (1984a, 1984b, 1993, 1994, 1996-1999)

hubo un importante movimiento naviero con diversos puertos del Brasil, Lima, costa patagónica e Islas Malvinas.⁴⁴

Cuadro 2. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1806, según datos de Camarda

Período	Embarcaciones salidas
1779-1783	83
1784-1788	180
1789-1793	270
1794-1798	124
1799-1803	102
1804-1808	48
1809-1810	s/d
Total	807

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Camarda, 2013.



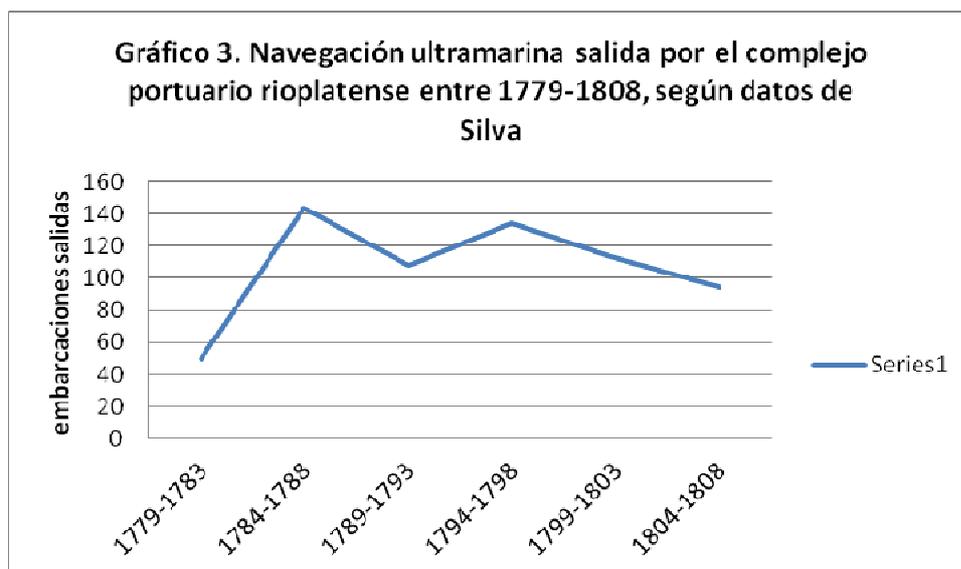
Fuente: cuadro 2.

Cuadro 3. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1808, según datos de Silva

Período	Embarcaciones salidas
1779-1783	50
1784-1788	144
1789-1793	108
1794-1798	134
1799-1803	113
1804-1808	94
1809-1810	s/d
Total	653

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Silva, 1984a, 1984b, 1993, 1994, 1996-1999.

⁴⁴ Silva, 1993.



Fuente: cuadro 3.

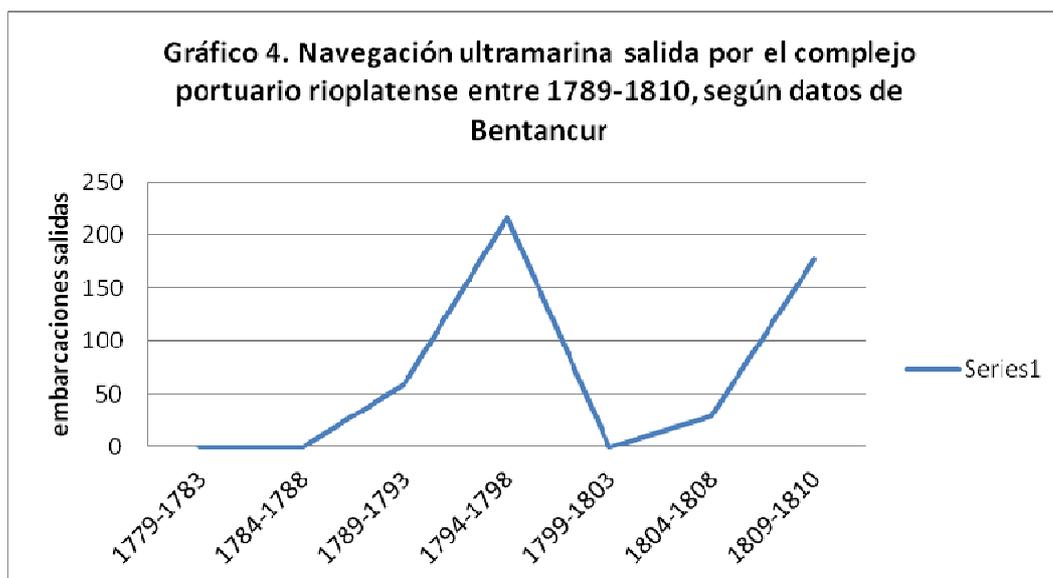
Un último aporte al movimiento naviero en el complejo portuario rioplatense lo proporciona Bentancur, pero este autor sólo se dedica sólo al análisis del puerto de Montevideo.⁴⁵ Analiza barcos sueltos de la navegación española, francesa (los corsarios), inglesa, portuguesa; pero tampoco realizó un exhaustivo registro estadístico de las entradas o salidas a lo largo de todo el período virreinal.

Cuadro 4. Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1789-1810, según datos de Bentancur

Período	Embarcaciones salidas
1779-1783	s/d
1784-1788	s/d
1789-1793	59
1794-1798	217
1799-1803	s/d
1804-1808	29
1809-1810	177
Total	482

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Bentancur, 1995, 1996, 1997, 1998, 2004.

⁴⁵ Bentancur 1995, 1996, 1997, 1998, 2004.



Fuente: cuadro 4.

Las series demuestran que la navegación ultramarina fue constante y en aumento en el tiempo. Por citar un ejemplo, entre 1680 y 1778 partieron 386 embarcaciones y en los cuarenta años siguientes, si bien las cifras son muy dispares, salieron entre 432 y 807 barcos. Teniendo en cuenta que también hubo un aumento demográfico, la dinamización económica se siguió distribuyendo en toda la sociedad.

Esto se pudo observar inclusive en la preocupación del Cabildo de Buenos Aires. Tempranamente parece haber advertido que la vida de la ciudad dependía mucho del abastecimiento de los navíos y que una de sus responsabilidades era velar por el mismo. En 1721 el cabildo de Santa Fe quiso realizar compras de trigo en Buenos Aires; el cabildo porteño, 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 que este mantenimiento no falte”.⁴⁶

Otros ejemplos de la dinamización económica que las demandas de barcos evidenciadas en el período pueden haber generado en la economía local lo aportan estudios sobre la cuestión agraria rioplatense de ese momento, al demostrar que la navegación constituyó un estímulo a la producción de trigo

“... 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

⁴⁶ ACUERDOS, Serie II, Tomo IV, 1719-1722, Acuerdo del 26-06-1721, p. 324.

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 «minstras» y de cereales panificables en función de los ranchos de los navíos ...»⁴⁷

La integración del complejo portuario rioplatense en este período fue fuerte, en palabras de Bentancur, Montevideo era ahora el puerto de Buenos Aires⁴⁸ pero, por más que los barcos estuviesen en Montevideo⁴⁹, necesitaban a la capital virreinal para satisfacer sus demandas tanto de bienes como de servicios. La bibliografía existente así lo sostiene, Bougainville demuestra que los aprovisionamientos se realizaban desde Buenos Aires, en su visita a Montevideo afirmó que “hay que hacer traer de Buenos Aires la harina, la galleta y demás provisiones necesarias a los barcos”.⁵⁰

Con el paso del tiempo, la preocupación del cabildo de Buenos Aires por el abastecimiento de las embarcaciones de Armada como del comercio seguía existiendo. Esto puede verse en un pliego del 15 de marzo de 1793, dado a los alcaldes, en cumplimiento de una orden del Virrey Arredondo

“Nezessitando esta Superioridad tener noticia del numero de fanegas de trigo a que ha ascendido la ultima cosecha que se ha hecho en esta Jurisdizion, de la Cantidad que se considera nezessaria para su consumo en todo el presente año con inclusion de las que podrán nezessitarse para rancho de la embarcaciones de Armadillas y demás de Comercio existentes en Montevideo”⁵¹.

Otro ejemplo lo brinda Silva, quien, refiriéndose al bergantín “Nuestra Señora de la Merced y San Feliú”, menciona que “...de Montevideo parte el 11 de agosto de 1793, y, después de procurar víveres en Buenos Aires...”⁵²

Por su parte Bentancur, sostiene que hubo asentistas de víveres de Montevideo, como Francisco Antonio Maciel y Manuel Vázquez que contaron con apoderados en Buenos Aires que realizaban sus compras de trigo y demás miniestras necesarias.⁵³

En el año 1797, por motivos de la guerra con Inglaterra, debido primero al merodeo de navíos británicos por las costas rioplatenses y, finalmente, por el bloqueo a que estaban sometidos diversos puertos peninsulares, se determinaba la postergación y definitiva cancelación de la salida de 33 embarcaciones mercantes, que iban a ser escoltadas por tres fragatas y una corbeta, e iban a partir en convoy rumbo a la península. “...esto trajo aparejado serios problemas a navieros,

⁴⁷ Garavaglia 1991, pp. 16 y 25 respectivamente.

⁴⁸ Bentancur 1997, página 173.

⁴⁹ En 1783 hubo una disposición para que todas las embarcaciones llegadas de Europa finalizaran sus recorridos en Montevideo.

⁵⁰ Bougainville 1946, pág. 53, apud Bentancur 2004.

⁵¹ ACUERDOS, Serie III, Tomo X, 1792-1795, Acuerdo del 15-03-1793, p. 212.

⁵² Silva 1993, pág. 62 (el subrayado es mío).

⁵³ Bentancur 1997, pág. 199.

comerciantes y hacendados, interesados directamente en el tráfico, a la vez que la población sintió los efectos derivados de la paralización...”⁵⁴.

Las embarcaciones salidas por el complejo portuario rioplatense no tuvieron igual calado, algunas podían estar más deterioradas por su antigüedad, por tener diferentes materiales, por las diferencias circunstancias que les tocó atravesar en sus viajes (encallamientos, varaduras); por lo tanto no todas requirieron los mismos servicios o necesitaron el mismo mantenimiento. Tampoco todas las embarcaciones tuvieron la misma capacidad de tripulación. Así todo, por menor que fuese, hubo que realizarles mantenimientos y suministrarles comida para el tornaviaje.

2.2. Las demandas de las tropas asentadas o en tránsito hacia otros destinos 1680-1810

En relación al estímulo que la defensa de los territorios americanos pudo haber generado en el período 1680-1810 en la economía rioplatense, como se mencionó anteriormente, hubo varias idas y vueltas entre portugueses y españoles por Colonia del Sacramento. Inaugura este tormentoso ciclo, la expedición a Colonia del Sacramento que realizó en 1680 Vera y Mujica, con más de 3.200 hombres a los que había que abastecer.⁵⁵ Cantidad nada despreciable si se tiene en cuenta que Buenos Aires debía aprovisionar para esta contienda a un número de gente que representaba 50% de su población total.⁵⁶ Ya para la expedición de García Ros, para los años 1704-1705, a Colonia de Sacramento fueron movilizadas 4.750 personas entre milicianos, compañías de infantería e indígenas de las Misiones. En agosto y septiembre de 1722, el capitán don José de Echauri, con tres compañías de milicias y 500 hombres voluntarios, realizó una expedición a la frontera sur, para frenar los malones.⁵⁷ Entre el 1 de octubre de 1735 y el 15 de marzo de 1737 se impone el sitio a Colonia del Sacramento⁵⁸, donde hubo que abastecer de bienes comestibles, no comestibles y servicios, a un total de alrededor de 6.000 individuos destinados al conflicto bélico.⁵⁹ Inmediatamente después del sitio a Colonia del Sacramento se impone a ésta desde 1737 a 1739 el campo del bloqueo, con una importante cantidad de individuos destinados al mismo.

⁵⁴ Silva 1993, pág. 93.

⁵⁵ Monferini, en Levene 1940.

⁵⁶ Buenos Aires en ese momento contaba con 6.000 habitantes, fuente Moutoukias 1988, pág. 41.

⁵⁷ Monferini, en Levene 1940.

⁵⁸ Para más detalle ver, entre otros: Monferini, en Levene 1940; Torre Revello, en Levene 1940; Jumar, en Silva 2004.

⁵⁹ Para analizar la cantidad de gente destinada al Sitio de Colonia del Sacramento: Monferini, en Levene 1940. Avellaneda y Quarleri 2007. Mörner 1968.

En el año 1752 se crearon tres compañías de blandengues: la Invencible en el fuerte del Salto, la Valerosa en Luján y la Atrevida en el fuerte del Zanjón.⁶⁰

Al año siguiente se desata la guerra guaraníca, que dura hasta 1756. En el año 1754 fueron destinados 1.500 hombres para esta contienda, a fin del mismo año Andonaegui parte de Montevideo con unos 2.170 efectivos, ya para el año 1756 eran alrededor de 3.500 hombres.⁶¹

Colonia de Sacramento, zona conflictiva con los portugueses, siguió generando enfrentamientos; por los años 1762-1763, se llevó adelante la expedición de Cevallos, en esta oportunidad las fuerzas involucradas fueron más de 2.000.⁶²

En 1769, con el arribo de la expedición de Juan de Madariaga, comienza la actividad del apostadero Naval de Montevideo; su función específica fue proteger las Islas Malvinas y el pasaje del Atlántico al Pacífico.⁶³ La expedición estaba constituida por 5 fragatas, se embarcaron dos compañías de granaderos y 70 fusileros del regimiento Mallorca, 60 hombres del batallón de tropa antigua de Buenos Aires, 20 artilleros, además de 2 oficiales y 34 soldados del regimiento de Mallorca.⁶⁴ Con una dotación primitiva de dos corbetas, En el año 1776 este apostadero, sede regional del Ministerio de Marina, fue creado oficialmente.⁶⁵

Terminando el tormentoso ciclo de expediciones para recuperar Colonia del Sacramento, se dio la expedición de Pedro de Cevallos de los años 1776-1777, donde logra definitivamente expulsar a los portugueses de Colonia. Para esta dura tarea, se contó con una fuerza inicial de más de 9.000 hombres llegados desde España en una escuadra junto al propio Cevallos. Luego a estos se le agregaron unos 2.000 hombres entre veteranos y milicias, 700 hombres de guarnición, 600 milicianos de caballería. ⁶⁶ Los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires 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 toman disposiciones para poder hacer frente a las exigencias alimenticias de toda esa gente. Se nombran diputados especiales para que recorran la campaña en busca de trigo almacenado, se disponen penas a los agiotistas que seguramente aparecerán, se dispone del dinero del Cabildo para comprar simiente y repartirla entre los campesinos pobres, se buscan nuevos sitios donde cultivar miniestras. Todo ello da lugar a uno de los primeros informes sobre el estado general

⁶⁰ Mayo y Latrubesse, 1998.

⁶¹ Para más detalles de esta guerra ver Monferini, en Levene 1940. Quarleri, 2009.

⁶² Monferini, en Levene 1940.

⁶³ Bentancur, 1996.

⁶⁴ Monferini, en Levene 1940.

⁶⁵ Bentancur, 2004.

⁶⁶ Monferini, en Levene 1940.

de la campaña circundante, con detección de problemas y propuestas de soluciones para obtener un aumento de la producción.⁶⁷

Ya en tiempos virreinales, a las expediciones anteriores hay que agregarle los estímulos que pueden haber sumado la provisión de abastecimientos para las tropas que desde Buenos Aires partieron para luchar en las revueltas altoperuanas de 1780-1781, pero además las de fines de la primera década del siglo XIX.

Por estos años también hay que tener en cuenta que se organizaron unas cuarenta y cinco compañías de milicias, seis compañías de blandengues para guarnecer los fuertes de Chascomús, Ranchos, San Miguel del Monte, Luján, Salto y Rojas, además de los fortines de Areco, Mercedes, Melincué, Navarro y Lobos, con milicianos sin sueldo y a ración; todas estas fuerzas también necesitaron abastecimiento.⁶⁸

Otro conflicto que demandó tropas que necesitaban abastecimientos fue la guerra de 1801 y los preparativos para invadir Río Grande. En ese año España, unida a Francia, invadió el territorio de Portugal, lo que motivó nuevamente la guerra. El virrey del Pino, siguiendo el plan de defensa del año 1797, formó un campo volante (tropas móviles montadas) de 2.000 hombres en las cercanías de Montevideo, con el fin de oponerse a probables desembarcos y dar tiempo a las milicias y tropas para reunirse.⁶⁹

Más cercano a los tiempos de la revolución, buena fuente de demandas de abastecimientos fueron las invasiones inglesas. Hasta los ingleses sabían bien cuál era la ciudad abastecedora

“...mientras el brigadier general Beresford era de parecer que se atacase primeramente a Montevideo, el comodoro Phopam sostenía la conveniencia de operar sobre Buenos Aires, por su categoría de capital y por ser una ciudad abierta, así como porque en ésta sería más fácil hallar las provisiones de que necesitaban con urgencia los transportes y los buques de la escuadra...”⁷⁰.

Las resoluciones del Cabildo de Buenos Aires en esta época, también confirman la dinamización económica que la defensa provocó en suelo rioplatense:

“que le Señor Fiel Ejecutor estreche a todos los Panaderos a que amasen pan fresco, y lo tengan pronto para que los proveedores lo hagan conducir al exercito, lo mismo que pan de galleta”⁷¹. Lo curioso del caso es que el mismo Cabildo el 9 de julio de 1807 resuelve “se arbitre todo lo necesario para el correspondiente envío a Montevideo, sin pérdida de

⁶⁷ Acuerdos, Serie III, Tomo IV, 1777-1781, *passim*.

⁶⁸ Monferini, en Levene 1940.

⁶⁹ Monferini, en Levene 1940.

⁷⁰ Beverina, en Levene 1940, pág. 292 (el subrayado es nuestro).

⁷¹ Resolución del 1 de julio de 1807. Acuerdos, Serie IV, Tomo II, 1805-1807, pág. 591.

tiempo, de 4.000 quintales de galleta al ejército inglés para no entorpecer la evacuación de esta plaza”⁷².

Hay que pensar que, además de proveer a las tropas rioplatenses y a las inglesas, se han podido identificar en este período setenta y siete embarcaciones salidas por el río de La Plata en este momento⁷³, las cuales partieron aprovisionadas y preparadas para el largo viaje⁷⁴.

Las demandas de defensa del territorio, son confirmadas tanto en las cartas-cuenta hasta el fin de la pertenencia al Virreinato del Perú (1777) y durante el Virreinato del Río de la Plata (1777-1810), como en la bibliografía disponible centrada en la fiscalidad virreinal y la general para la región durante el Antiguo Régimen; pues, al hacer un sondeo de ambas muestran que lo anormal en Río de la Plata son los años en que la caja no debe satisfacer de modo prioritario gastos militares.

Establecer exhaustivamente las cifras de todos los conflictos llevados adelante en el Río de la Plata en el período virreinal es una tarea que excede esta tesis, ya que era casi imposible levantar los datos detallados de cada una de las demandas. Por esa razón es que me limito al menos a señalar la existencia de todo este mundo, que permite apreciar que la región rioplatense era una frontera caliente de la monarquía.

Pese a los inconvenientes detallados con anterioridad, en el “largo siglo XVIII” (1680-1810) las demandas tanto para las tripulaciones de la navegación ultramarina, como para las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos existieron, fueron constantes y siguieron dinamizando toda esta economía, a la vez que fueron dando entidad a un importante sector social casi desconocido del mercado de trabajo portuario regional, el sector “proveedor-abastecedor” tan necesario para poder movilizar la economía atlántica⁷⁵, como para poder defenderse y atacar a los enemigos⁷⁶.

Se observa que en los períodos conflictivos donde una demanda decae, como la del aprovisionamiento de navíos, la misma gente pasa a abastecer del mismo bien y/o servicio a las tropas.⁷⁷ Lo que permite afirmar que se está ante individuos que tienen esta actividad económica de modo continuo. También se pudo establecer que hay períodos donde ambas demandas deben ser

⁷² Acuerdos, Serie IV, Tomo II, 1805-1807, páginas 628 y 629.

⁷³ Silva, 1993.

⁷⁴ De no haber estado en condiciones de navegar y sin las provisiones necesarias para el viaje, no habrían podido zarpar

⁷⁵ Una vez entrados los barcos en el puerto sí o sí para salir nuevamente al mar necesitaban lo indispensable para ese tornaviaje (carearse, calafatearse, abastecerse de comida, entre otras demandas);

⁷⁶ Sin vestimenta y/o pertrechos adecuados, sin comida las tropas no podrían cumplir satisfactoriamente su misión.

⁷⁷ Es el caso de varios proveedores de los navíos de registro, que en épocas conflictivas como los años 1735-1737 del sitio a Colonia del Sacramento, donde los barcos no salen, pasan a proveer sus bienes y/o servicios a las tropas de esta contienda.

satisfechas, por lo que seguramente era muchísimo el trabajo para este sector proveedor-abastecedor.

A este sector social no le faltó el trabajo, y no era poco el dinero que estos bienes y servicios le generó; lo que permite seguir reafirmando la hipótesis sobre la relativa prosperidad de estos sectores; más aún si se tiene en cuenta la bibliografía existente sobre los sectores populares en Europa en el mismo período, donde detallan las hambrunas y terribles padecimientos de las capas sociales más sumergidas de la sociedad.

Dado esa imposibilidad de analizar en detalle todas las demandas de bienes y/o servicios, tanto para los barcos como para las tropas, se centrará el análisis en dos casos testigo, representativos de las demandas de tropas y barcos respectivamente; ellos son el Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 y el carenado y calafateado de las Fragatas-correo en Montevideo, entre 1767 y 1802.

2.3. Los estímulos al mundo de la producción

Son muchos e impensados los alimentos que eran necesarios para emprender el regreso a Europa de las diversas embarcaciones de la navegación ultramarina. El hallazgo en los registros de navíos de la ración diaria reglamentaria de los tripulantes de las embarcaciones pertenecientes al servicio real, permite conocer los productos básicos que debían indispensablemente abastecerse en el Río de la Plata para poder emprender el retorno a Europa.

Los domingos y jueves debían suministrarse: 18 onzas de bizcocho; 1,5 cuartillo de vino; 6 onzas de tocino; 2 onzas de miniestra de garbanzos o arroz; 1,5 libra de leña; 1 azumbre de agua; 1 celemín de sal para cada 1.000 raciones. Los lunes y los martes eran similares a los domingos, pero cambiando el tocino por 8 onzas de carne salada. Para los miércoles y viernes se cambiaba la carne salada por 5 onzas de bacalao y se agregaba 1 onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre. Jueves: igual al domingo. Los sábados se entregaban 6 onzas de queso, ½ onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre.⁷⁸

Si bien se trata de la dieta para las embarcaciones de la navegación real, es probable que también se hayan abastecido de los mismos productos a las tripulaciones de la navegación privada. Pues los datos obtenidos son relativamente similares a los que presenta Pierre Chaunu para los

⁷⁸ AGN, IX-43-1-4, exp. 3. Al haber sido elaborada en España, no se incluye en esta dieta al maíz que vimos aparecer en las compras. El bacalao, en el viaje de vuelta a Europa, seguramente debió ser sustituido por alguna producción local.

tiempos de la conquista⁷⁹, o los que fueron suministrados en La Coruña a las familias que a partir de 1778 partieron hacia el puerto de Montevideo para poblar tierras orientales⁸⁰, o los que se pueden encontrar en algún portal de internet especializado en navegaciones antiguas⁸¹; lo que permite suponer que los requerimientos se mantuvieron casi constantes a lo largo del tiempo.

En cuanto a la ración diaria de las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos, pero que fueron provistas desde la región rioplatense, si bien no se ha podido establecer si tenían una dieta diaria reglamentaria como la de las tripulaciones de los navíos; se pudo encontrar semejanzas en el caso del bizcocho, principal alimento de soldados y marinos. El cálculo fue realizado por deducción de cantidades de producto entregadas, para determinada cantidad de hombres, para x cantidad de días; la ración diaria de bizcocho para las tropas era de 16 onzas, o sea una libra por persona, mientras que a los marinos les suministraban 18 onzas. La yerba y el tabaco, no fueron elementos constitutivos de la dieta de los tripulantes, pero sí de los soldados; la cantidad entregada a las tropas es la misma para ambos productos, 2 onzas por persona, por día. No se tuvo la misma suerte de poder establecer la cantidad suministrada diariamente, de sal, ají y leña (que junto con el bizcocho, la yerba y el tabaco son los productos que regularmente y en mayor cantidad se suministraban para las tropas) ya que las entregas de estos productos eran muy dispares en cantidad con respecto a igual cantidad de hombres.⁸²

Hubo períodos en los cuales sí fueron abastecidas las mismas raciones alimentarias para ambas demandas, tropas y barcos; fue en el momento en que hubo asentistas de víveres encargados de proveer las raciones con que se mantenían las tripulaciones y guarniciones de la Armada real en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos.⁸³

Dado que el bizcocho es el alimento que se consume en mayor cantidad y que está presente en las dietas tanto de marineros como de soldados, se analizará en el siguiente apartado.

Los vinos necesarios para cubrir la demanda al menos de la navegación ultramarina, seguramente estimularon la economía cuyana; economía regional que, como demuestra Amaral en

⁷⁹ Pierre Chaunu, 1984.

⁸⁰ Ver: Apolant, 1966b, pág. 35.

⁸¹ Por ejemplo, <http://www.armada15001900.net/galeonconstruccion/avitualamiento.htm> (Consultada por última vez en junio de 2015). 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.

⁸² Hay cientos de entregas de productos a lo largo del período en que duró el sitio, las mismas se encuentran esparcidas en todos los legajos, en la parte de data del Proveedor, o sea a quién el Proveedor Real le dio el producto para su distribución, ver AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

⁸³ El detalle de estos asentistas de víveres, su función, sus estrategias de negociación y demás se encuentra en el capítulo 3 de esta tesis.

su estudio de la exportación de vinos en el período 1780-1820, no se vio afectada por el libre comercio.⁸⁴

Las miniestras⁸⁵ seguramente también generaron un gran dinamismo en la economía de la región Río de la Plata. Las esferas económicas que movilizaron estos productos fueron: 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.

La carne salada es la fuente principal del magro aporte proteico de la dieta diaria de las tripulaciones y tropas. Se han encontrado dos maneras de realizar el abastecimiento de este alimento. Una es directamente comprando el producto ya elaborado⁸⁶, seguramente esta es una producción estimulada por la presencia de navíos y tropas, ya que no es racional que en el Río de la Plata se consuma carne salada, habiendo carne fresca, buena y barata. Las compras de carne ya salada revelan una producción doméstica que se vuelca al mercado.⁸⁷ La otra manera es que por ejemplo los maestros de los navíos se proveyeran de las materias primas o productos y contasen con las personas necesarias para organizar la producción. La siguiente fuente 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 Bamente 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...”⁸⁸.

Aquí puede observarse una verdadera especialización del trabajo. Un dato relevante es que Francisco Serrano ha sido encontrado en diferentes años (1735, 1739, 1741, 1747) vendiendo reses, tanto a los barcos, como a las tropas.⁸⁹ También era necesaria la fabricación de envases adecuados (como los barriles), para su almacenamiento, conservación y traslado. En esta acción actuó mano de obra especializada, toneleros, que los realizaron, además de tener que conseguir los materiales adecuados para hacerlo. Así mismo, hay que recordar el transporte necesario para su traslado en el cual intervenían, carreteros, lancheros, estibadores y demás. Otra esfera económica que se dinamizó posiblemente en conjunto con la carne salada, fueron los derivados que el ganado

⁸⁴ Amaral, 1990.

⁸⁵ Productos de chacras y quintas: porotos, garbanzos, frijoles, habas, ojitos negros, (¿lentejas?).

⁸⁶ 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. AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

⁸⁷ Por ejemplo en Colonia del Sacramento, en donde en el año 1720, Jumar ha detectado la producción doméstica de carne salada destinada al mercado de exportación. Jumar, [2000], 2002, I, pp. 304-305.

⁸⁸ AGN 43-1-4 leg 7 exp 3. Folio 55. En este trabajo la unidad monetaria es pesos de 8 reales.

⁸⁹ AGN 43-1-4 leg 7 exp 3; IX 43-1-5 leg. 8 exp. 3; IX 43-1-6 leg 9 exp. 2; AGN IX 43-1-10 leg 13 exp.2.

estimula (velas, grasa, cebo, quesos). Muchas veces diferentes productos fueron provistos por el mismo sujeto social a los navíos y/o tropas, lo que mostraría nuevamente que existe una primaria especialización.⁹⁰ Un ejemplo de esto lo tenemos en Francisco Balacín quien vendió en 1741 grasa, queso y velas⁹¹. 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 Salinas Patagónicas⁹².

Con respecto a las importantes cantidades de tocino que formaban parte de los ranchos de los navíos como de la dieta de los soldados, se han encontrado recibos y documentos donde, al igual que la carne salada, se paga por su provisión directa o por su producción.

Además de los productos estipulados en la ración diaria, se embarcaron, en el caso de los navíos, otros alimentos. Por su escaso volumen tal vez 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, carneros y una “masa de Cerdeña”.⁹³

También tenemos datos acerca de productos de lo más variados, 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. 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.⁹⁴

⁹⁰ Por ejemplo Francisco Balacín, quien vendió en 1741 grasa, queso y velas.

⁹¹ AGN IX 43-1-4 leg.7 exp. 3.

⁹² Mayo, 2000. Taruselli, 2003.

⁹³ AGN, IX-43-1-6, leg. 9 exp. 2; IX-43-3-9.

⁹⁴ 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.

2.3.1. El bizcocho

El bizcocho era “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”⁹⁵. Además, tenía ciertas características “ha de ser de toda harina, y no de asemite u otros bodrios (...) y han de comprender quatro galletas y media las dieciocho onzas”⁹⁶.

En términos generales, el bizcocho estaba presente en todos los circuitos que se articulaban en la región rioplatense. Como se vio, fue el alimento central de la ración diaria reglamentaria de las embarcaciones del comercio y del servicio real (ya sea en puerto o navegando) y de las tropas acantonadas y en tránsito. Asimismo, está presente en los circuitos extra-regionales terrestres y fluviales, carreteros de las rutas interiores y patrones de embarcaciones menores con destino en Paraguay también llevaban bizcocho.

A través de la compleja cadena de producción de este panificado, se puede obtener un muy buen acercamiento a las diferentes esferas que el comercio ultramarino y las tropas pudieron dinamizar.

Para que el bizcocho llegase a bordo de los navíos o a manos de los soldados 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, la molienda, el acondicionamiento en sacos (después de haber elaborado los contenedores), la distribución entre los productores, el proceso de producción, el empaque y el traslado.

En apartados anteriores se ha mencionado el interés del cabildo por asegurar la previsión de trigo para las embarcaciones de la navegación ultramarina, o para abastecer a las tropas acantonadas o en tránsito hacia otros destinos. La bibliografía sobre la historia agraria rioplatense⁹⁷ demuestra que la región producía el trigo necesario para el abastecimiento de la ciudad e incluso mencionan que la navegación debió constituir un estímulo a la producción de trigo, pero sin profundizar el asunto.⁹⁸ No es objeto de esta tesis llegar a comprender en profundidad el actor social que está detrás de la producción triguera; alcanza con corroborar que la presencia de los navíos y las tropas

⁹⁵ Diccionario de la Real Academia Española de 1726, disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>. [consultado por última vez junio de 2015].

⁹⁶ AGNU, ex AMH, caja 240, folio 1 vuelta, cláusula 8.

⁹⁷ Una muy buena síntesis sobre los avances historiográficos de la historia agraria rioplatense se puede encontrar en Barsky (2001). Estudios sobre el autoabastecimiento triguero en el Río de La Plata, en Sesto, 2012. Tanto para los paisajes agrarios de Buenos Aires como para los de Montevideo los análisis de Moraes, 2011a. y 2011b. Para la cuestión agraria montevideana, Moraes, 2012.

⁹⁸ Garavaglia, 1991, pp. 16 y 25.

aumenta el estímulo de esta 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 y las acciones de defensa del territorio. Al menos no hemos encontrado reclamos de maestros de barcos, ni de responsables de los distintos conflictos bélicos, sobre que hubiera problemas de abastecimiento.

Al trigo había que convertirlo en harina, para ello 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.⁹⁹ Sin embargo, ésta no era la única manera de producir harina, ya que también se hacía de “forma casera”: “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...”¹⁰⁰. Esta “doña” que molió esa enorme cantidad de trigo¹⁰¹ u otras doñas que pueden haber estado implicadas en la misma actividad, bien podrían integrar 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”¹⁰² o podrían ser algunas de las *amansaderas* y panaderas que relata Garavaglia para la zona de San Fernando de las Conchas¹⁰³.

En el caso montevideano, hubo asentistas de víveres de la Marina Real que eran los propietarios de tahonas, de esclavos y de los utensilios necesarios para la elaboración no sólo de la harina, sino de los bizcochos 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 ensacarla¹⁰⁴. El empaque tanto de la harina como del bizcocho, entonces, nos permitirá acercarnos al mundo del trabajo y a las articulaciones mercantiles de Río de la Plata.¹⁰⁵

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

⁹⁹ Garavaglia en su artículo de 1991 brinda datos sobre estos actores, pero los relaciona con la producción de pan y no de bizcochos. También Silva, 1968, aunque para un período anterior, proporciona una imagen del proceso necesario para la conversión del trigo en harina y su problemática de conservación, almacenamiento y posterior producción, pero también del pan y no del bizcocho.

¹⁰⁰ Recibo de 1741. AGN, IX-43-1-6, leg. 9, exp. 2.

¹⁰¹ Recordar que una fanega = 9@ = 103,5 kilogramos. En medidas actuales, esta doña molió en forma casera 6.210 kilogramos de trigo.

¹⁰² AGN, IX-19-6-6, fs. 372 y 372 vta. Apud, Garavaglia, 1991, pág. 18.

¹⁰³ Garavaglia, 1991.

¹⁰⁴ Para confeccionar los sacos se utilizaron cueros y textiles americanos (los tocuyos cochabambinos eran los preferidos), lo que revela un estímulo más del complejo portuario a las economías americanas extra regionales.

¹⁰⁵ Lo que permite poner a prueba la hipótesis del Río de la Plata como un polo de atracción.

bizcocho Doña Agustina de Merlo, posible sobrina del Alcalde de Hermandad en 1731¹⁰⁶, 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 respecto de 7 pesos el quintal, pagándosele asimismo los sacos a 8 reales cada uno.¹⁰⁷ 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.¹⁰⁸ ¿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 propia¹⁰⁹; 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.

También están implicadas las instituciones en la producción del bizcocho. Como la intervención del cabildo de Buenos Aires para asegurar el aprovisionamiento de trigo a este fin¹¹⁰ o no dejando instalar panaderías para que la demanda se siga distribuyendo entre la población de menores recursos¹¹¹. También interviene la Real Junta de Marina, regulando los precios del bizcocho para los asentistas de víveres¹¹².

Las últimas esferas económicas que la cadena productiva del bizcocho movilizaba 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. Los panificados debían ser transportados desde su lugar de producción a los almacenes y de allí a los barcos, y/o a los diferentes lugares donde las tropas los necesitasen. Están involucrados medios de transportes terrestres y fluviales. Se ha podido observar a los mismos sujetos actuando repetidas veces en traslados en diferentes años y satisfaciendo la demanda de viajes con bizcochos tanto para los barcos como para las tropas¹¹³. Al igual que para la elaboración del bizcocho, hubo asentistas que estructuraron su propia red de transportes, dado que por su cuenta ellos debían llevar hasta el muelle el bizcocho y los demás géneros pertenecientes a la ración. Además de los carreteros y lancheros se

¹⁰⁶ Molina, 2000.

¹⁰⁷ AGN, IX-43-1-10, leg 13 exp. 2.

¹⁰⁸ AGN, IX-43-1-10, leg 13 exp 2.

¹⁰⁹ Molina, 2000.

¹¹⁰ Otros ejemplos de esto los tenemos en el año 1804, donde el Marqués de Sobremonte autoriza al ayuntamiento a comprar trigo de buena calidad para acopiar, apud Garavaglia, 1991, pág. 22; o cuando el cabildante Saavedra se ocupa de repartir trigo del pósito para que varios labradores de pobres recursos puedan sembrar. Apud Garavaglia, 1991, pág. 23.

¹¹¹ Ver los casos de Rodríguez, capítulo 4 (punto 4.2.4) y Ximenez y Gomez, capítulo 3 (punto 3.3.1) de la presente tesis.

¹¹² Ver el capítulo 3 (punto 3.3.2) de la presente tesis.

¹¹³ AGN, IX-43-3-8, leg. 32, exp. 1; IX-43-3-7, leg. 31, exp. 1; IX-43-4-2, exp. 1; IX-43-1-10, leg. 13, exp. 2.

contrataban peones que realizaban 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 embalarlos. Los alimentos requeridos por los barcos y las tropas necesitaban de almacenes donde guardar las vituallas y pertrechos, se trataba generalmente de cuartos de alquiler, que requerían de un cuidado que estaba a cargo de un individuo, el *guarda-almacén*.¹¹⁴ Muchos de los individuos proveedores de grandes cantidades de bizcocho contaron con almacenes propios donde guardarlos hasta su entrega.

2.3.2. Demandas potenciales de algunos bienes establecidos en la ración diaria reglamentaria

Para poder mostrar un orden de tamaño y presentar la realidad revelada, se presentan algunos cálculos en relación con los bastimentos comprados para el tornaviaje, a partir de la ración diaria reglamentaria de los marinos en viaje¹¹⁵; la cantidad promedio de tripulantes de las embarcaciones¹¹⁶, y la cantidad de días que se consume ese bien dentro de las 18 semanas estimadas del viaje de retorno a Europa¹¹⁷. En todos los casos, siempre trabajaremos con cifras que pequen por defecto y no por exceso.

De la dieta señalada en la ración diaria reglamentaria para las tripulaciones de la navegación ultramarina¹¹⁸ hemos tomado las raciones correspondientes a los días domingo a viernes, reteniendo de éstas el bizcocho ordinario, las miniestras, el vino, la carne salada y el tocino; y sustituyendo el bacalao de los miércoles y viernes por carne salada.¹¹⁹ La dieta del sábado (queso, aceite y vinagre) no se considera aquí para simplificar la presentación. Las cifras expuestas surgen del siguiente cálculo: (número de tripulantes estimados del período) x (ración individual: 0,01125 quintales de bizcocho; 0,00125 quintales de miniestras; 0,0468 arrobas de vino; 0,005 quintales de carne salada

¹¹⁴ AGN, IX-43-1-4, leg. 7, exp. 3; IX-43-1-6, leg. 9, exp. 2. AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

¹¹⁵ Ver cita 78.

¹¹⁶ Se tienen datos seguros sobre la tripulación de 45 navíos sobre los 274 del circuito legal español del período 1680-1778. Aun 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.

¹¹⁷ No he encontrado ningún papel que revele cuál era ese tiempo estimado del viaje, pero sobre la base de los 122 casos en que se cuenta con datos sobre salidas del Río de la Plata y llegadas a Europa (en el período 1680-1778), se observa que surge un promedio de 130 días de navegación. Se decidió retener la cifra de 126 días o 18 semanas completas, para simplificar los cálculos y su presentación. Una duración muy similar menciona Apolant para el recorrido entre La Coruña y Montevideo para los años 1778-1780; ya que establece la duración del viaje entre tres meses y tres meses y medio. Apolant, 1968, pág. 35.

¹¹⁸ Nota 78.

¹¹⁹ Es 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. No se encontraron menciones a la conservación de pescados en el Río de la Plata (aunque sí las hay de provisión de corvinas frescas que suponemos destinadas a las estadías en tierra) ni a la pesca en alta mar como un recurso para completar la dieta.

y 0,00375 quintales de tocino) x (cantidad de días en que se consume el bien dentro de las 18 semanas de viaje estimadas: 108 días para el bizcocho, las miniestras y el vino; 72 para la carne salada y 36 para el tocino).¹²⁰

Con respecto al período 1683-1778 en el cual tenemos una serie uniforme de datos, hay que tener en cuenta que quedan fuera de ella muchos navíos que en su momento ni siquiera se intentó detectar dado que no se relacionan con la navegación comercial en dirección de Europa.¹²¹ Habrá que recordar que los resultados que arrojen los cálculos presentados sobre la base de los 386 navíos retenidos representan el 53,6% del mínimo probable de navíos fletados desde Río de la Plata entre 1680 y 1778 relacionados con el comercio ultramarino y el servicio real.

Cuadro 5. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1683-1778, según datos de Jumar

Período	Cant. emb. Salidas	Tripulación estimada	Bizcocho (quintales)	Miniestras (quintales)	Vino (arrobas)	Carne salada (quintales)	Tocino (quintales)
1683-1687	6	432	524,88	58,32	2.183,50	155,52	58,32
1688-1692	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1693-1697	3	216	262,44	29,16	1.091,75	77,76	29,16
1698-1702	1	72	87,48	9,72	363,92	25,92	9,72
1703-1707	23	1.656	2.012,04	223,56	8.370,09	596,16	223,56
1708-1712	33	2.376	2.886,84	320,76	12.009,25	855,36	320,76
1713-1717	22	1.584	1.924,56	213,84	8.006,17	570,24	213,84
1718-1722	15	1.080	1.312,20	145,80	5.458,75	388,80	145,80
1723-1727	20	1.440	1.749,60	194,40	7.278,34	518,40	194,40
1728-1732	14	1.008	1.224,72	136,08	5.094,84	362,88	136,08
1733-1737	9	648	787,32	87,48	3.275,25	233,28	87,48
1738-1742	11	792	962,28	106,92	4.003,08	285,12	106,92
1743-1747	8	576	699,84	77,76	2.911,33	207,36	77,76
1748-1752	15	1.080	1.312,20	145,80	5.458,75	388,80	145,80
1753-1757	13	936	1.137,24	126,36	4.730,92	336,96	126,36
1758-1762	11	792	962,28	106,92	4.003,08	285,12	106,92
1763-1767	21	1.512	1.837,08	204,12	7.642,25	544,32	204,12
1768-1772	46	3.312	4.024,08	447,12	16.740,17	1.192,32	447,12
1773-1777	61	4.392	5.336,28	592,92	22.198,92	1.581,12	592,92
1778	54	3.888	4.723,92	524,88	19.651,51	1.399,68	524,88
Total	386	27.792	33.767,28	3.751,92	140.471,88	10.005,12	3.751,92

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Jumar [2000], 2002.

¹²⁰ 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. 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 = (x)+(y/4)+(1/1600) quintales.

¹²¹ Por ejemplo las ya mencionadas expediciones a las Malvinas, las embarcaciones fletadas para 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.

Cuadro 6. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1779-1806, según datos de Camarda

Período	Cant. emb.	Tripulación Estimada	Bizcocho (quintales)	Miniestras (quintales)	Vino (arrobas)	Carne salada (quintales)	Tocino (quintales)
	Salidas						
1779-1783	83	5.976	7.260,84	806,76	30.205,09	2.151,36	806,76
1784-1788	180	12.960	15.746,40	1.749,60	65.505,02	4.665,60	1.749,60
1789-1793	270	19.440	23.619,60	2.624,40	98.257,54	6.998,40	2.624,40
1794-1798	124	8.928	10.847,52	1.205,28	45.125,68	3.214,08	1.205,28
1799-1803	102	7.344	8.922,96	991,44	37.119,51	2.643,84	991,44
1804-1808	48	3.456	4.199,04	466,56	17.468,01	1.244,16	466,56
1809-1810	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Total	807	58.104	70.596,36	7.844,04	293.680,86	20.917,44	7.844,04

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Camarda, 2013.

Cuadro 7. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1779-1808, según datos de Silva

Período	Cant. emb.	Tripulación estimada	Bizcocho (quintales)	Miniestras (quintales)	Vino (arrobas)	Carne salada (quintales)	Tocino (quintales)
	salidos						
1779-1783	50	3.600	4.374,00	486,00	18.195,84	1.296,00	486,00
1784-1788	144	10.368	12.597,12	1.399,68	52.404,02	3.732,48	1.399,68
1789-1793	108	7.776	9.447,84	1.049,76	39.303,01	2.799,36	1.049,76
1794-1798	134	9.648	11.722,32	1.302,48	48.764,85	3.473,28	1.302,48
1799-1803	113	8.136	9.885,24	1.098,36	41.122,60	2.928,96	1.098,36
1804-1808	94	6.768	8.223,12	913,68	34.208,18	2.436,48	913,68
1809-1810	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Total	643	46.296	56.249,64	6.249,96	233.998,50	16.666,56	6.249,96

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Silva, 1984a, 1984b, 1993, 1994, 1996-1999.

Cuadro 8. Estimaciones de los bastimentos requeridos por las embarcaciones retenidas en la muestra 1789-1810, según datos de Bentancur

Período	Cant. emb.	Tripulación estimada	Bizcocho (quintales)	Miniestras (quintales)	Vino (arrobas)	Carne salada (quintales)	Tocino (quintales)
	salidos						
1779-1783	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1784-1788	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1789-1793	59	4.248	5.161,32	573,48	21.471,09	1.529,28	573,48
1794-1798	217	15.624	18.983,16	2.109,24	78.969,95	5.624,64	2.109,24
1799-1803	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1804-1808	29	2.088	2.536,92	281,88	10.553,59	751,68	281,88
1809-1810	177	12.744	15.483,96	1.720,44	64.413,27	4.587,84	1.720,44
Total	482	34.704	42.165,36	4.685,04	175.407,90	12.493,44	4.685,04

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Bentancur, 1995, 1996, 1997, 1998, 2004.

Al igual que en la muestra del anterior período, en el lapso 1779-1810, aquí también no todas las embarcaciones requirieron los mismos servicios, no todas tenían las mismas dimensiones, ni la misma antigüedad, o igual grado de deterioro en sus viajes por ultramar o en el propio Río de la Plata. Pese a esta dificultad y a la desventaja de no contar con serie unificada de la cantidad de embarcaciones salidas por el espacio rioplatense en este período, igual se realizaron los cuadros de las demandas potenciales de bastimentos requeridos para el tornaviaje de las embarcaciones de la navegación ultramarina, según cifras retenidas por cada autor, como para también mostrar un orden de tamaño y seguir presentando la realidad revelada.

Al no poder recuperar de la bibliografía informaciones precisas sobre la cantidad de tropas asentadas y/o en tránsito hacia otros destinos en el Río de la Plata, no se puede hacer una estimación que presente el panorama general de la demanda potencial de las tropas como lo realizado para la demanda de las embarcaciones de la navegación ultramarina. Por ejemplo hay cifras totales de la cantidad de gente movilizada para determinada expedición, el tiempo total que duró la misma, pero no se especifica el tiempo que cada individuo o grupo de individuos estuvieron movilizados.

Para tener una idea del tamaño de estas cifras, si por ejemplo tomamos la menor cantidad de barcos salidos por el Río de la Plata entre 1789 y 1810, en estos 22 años se necesitaron cerca de 2.000 quintales anuales de bizcocho sólo para las embarcaciones de la navegación ultramarina. A esta cifra hay que sumarle la demanda de las tropas que estuvieran asentadas en la región, o en tránsito hacia otro destino, que tampoco eran menores las cantidades requeridas. Por citar un ejemplo, a lo largo del sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737, que duró aproximadamente un año y medio, se abastecieron 7.072,64 quintales de este panificado. Lo que denota la importancia económica de estos aprovisionamientos, ya que generalmente se debían hacer en forma simultánea, es decir, abastecer a un importante número de embarcaciones y una significativa cantidad de soldados.

2.4. Los estímulos al área de servicios

Muchos de los servicios requeridos por parte de las tripulaciones de la navegación ultramarina fueron los mismos que los requeridos por los soldados de las tropas presentes en el complejo portuario o en tránsito; a excepción de las tareas específicas del trabajo portuario, como los buzos, los calafates, o los prácticos del río.

Desde la llegada de un navío a puerto se creaba una demanda constante de bienes y mano de obra; ya sea para el mantenimiento de las tripulaciones en tierra, para los bastimentos para el tornaviaje o para reparar los daños sufridos en el viaje o contrarrestar el envejecimiento durante las

estadías, así como para que el navío estuviera en las mejores condiciones marineras posibles a la hora de emprender el regreso.

En el caso de las embarcaciones, la tarea de mantenimiento más común era el calafateado o calafateado del barco, su lancha y bote: “cerrar las juntas 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”¹²². Generalmente se designaba a un carpintero de ribera para que hiciera la “recorrida” y determinase los distintos arreglos requeridos y los insumos necesarios para llevarlos a cabo. Varios productos necesarios a las reparaciones fueron traídos de Europa¹²³, otros fueron originarios de tierras americanas fuera de la región rioplatense¹²⁴ y un tercer grupo fueron productos locales¹²⁵. El proceso de impermeabilización se completaba forrando ciertos sectores de la embarcación, principalmente la bodega. Para servir de forro se usaban tanto cueros al pelo como curtidos, y se destinaban a este uso los que no que se consideraba en mal estado para su venta con otros fines. Asimismo, para fijar estos forros se utilizaban estoperoles, clavos y tachuelas.

Una tarea que se realizaba también durante el carenado era el de *dar pendoles*. Esta 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.¹²⁶ Para esta operación se compraba a comerciantes locales sebo derretido y cal que se mezclaban para darle consistencia. 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.

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.

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

¹²² Diccionario de la Real Academia, edición de 1729. Disponible en <<http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>> [Consultado por última vez en junio de 2015].

¹²³ Brea, estopa, vidrio, alquitrán, fierros, tachuelas, clavos, pernos, entre otros.

¹²⁴ Maderas, suelas, remos, cobre, yerba, algodón, azufre, entre otros.

¹²⁵ Sebo, cueros, leña, cal de Buenos Aires, piedras, arena, entre otros.

¹²⁶ Diccionario de la Real Academia, edición de 1817. Disponible en: <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>. [consultado por última vez junio de 2015]

proporcionar los materiales necesarios: ladrillos, cal, arena, madera, clavazón, arcos de hierro, hojalata y tierra.

También intervenían carpinteros para reparar los daños causados en las embarcaciones por accidentes y tormentas, para acondicionar las mismas para el transporte de pasajeros y animales en pie en el tornaviaje, o fabricar objetos varios tanto para los barcos como para las tropas (cajones para correspondencia o caudales, sillas, mesas, camarotes, catres, divisiones para la aguada y los animales, hasta gallineros). Su trabajo se pagaba por jornada si era realizado a bordo del barco o en el lugar del conflicto, o por pieza entregada cuando lo hacían en su taller. Un rubro que surge como subsidiario de la carpintería es el que se desarrolla con los aserraderos, aquellos 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. Para los conflictos bélicos también se necesitaron estos trabajadores, ya sea para reparar o confeccionar armas, bombas, hacer bisagras, cortafierros, entre otras tareas. Se les pagaba por producto terminado y no por jornal.

Otros trabajadores de ambas demandas fueron los faroleros, reparaban los faroles, les colocaban talco y cambiaban sus vidrios; también se ocupaban de los vidrios de la cámara y/o piezas. En un principio también se ocupaban de estañar lo que fuera necesario (principalmente los utensilios de cocina), pero hacia el final del período que estamos analizando se ve aparecer estañadores.

Tanto para las tripulaciones de los navíos, como para los soldados, se necesitaron recipientes para conservar, almacenar y/o transportar agua, alimentos, diversos insumos. Para esto se requirió la labor de toneleros, caldereros, latoneros; que proveyeron pipas, barriles, cuarterolas, embudos, tinajas, toneles, platos, baldes, arcos de hierro y duelas.

Otras especialidades vistas por tierras rioplatenses relacionadas con actividades portuarias fueron la de los buzos, prácticos de río, cocineros de brea, pintores, cerrajeros, plateros, silleros, zapateros, boticarios.

Un dato relevante es 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 en el complejo portuario¹²⁷. También se encontraron marineros que, sin ser desertores, realizaban diversas tareas por las que

¹²⁷ AGN IX 42-9-8, leg 1 exp 3; IX 43-1-8, leg 11 exp1; IX 43-2-8, leg 21 exp2; IX 43-2-9, leg 22 exp 4; IX 43-3-1, leg 25 exp 1.

recibían salario en metálico¹²⁸. Esta particularidad de un hombre de mar cubriendo varios oficios en suelo rioplatense también fue advertida por Mayo¹²⁹, quien relata que un marinero fue peón de obra, pulpero, capataz de panadería, cocinero, peón de quinta y chacra.

Además de los oficios y/o tareas anteriormente mencionados, hubo servicios al tráfico, transportes terrestres (carreteros, carretilleros, mandaderos) y fluviales (lancheros); estibadores encargados del embalaje y acarreo de mercaderías y bastimentos, de la carga y descarga de los navíos, carretas y demás; servicios legales. Servicios a la oficialidad y la tripulación: la alimentación (en tierra y para los viajes de regreso), alojamiento, confección y lavado de ropa, esparcimiento, salud, entre otros.

¹²⁸ AGN IX 42-9-8 leg 1 exp 3; IX 43-1-4, leg 7 exp. 3.

¹²⁹ Mayo, 2000.

Capítulo 3. Los asentistas del complejo portuario rioplatense y sus estrategias de negociación

3.1. La figura del asentista y las fuentes a utilizar

Como se viene detallando, en el largo siglo XVIII, el abastecimiento de bienes y servicios necesarios para las tripulaciones de la navegación del servicio real, tanto en sus estadas en el Río de la Plata, como en sus viajes de regreso así como el abasto de las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos, fueron un importante estímulo a la economía local, no sólo para las capas sociales altas, sino que también generó una relativa prosperidad para capas ajenas a la elite.¹³⁰

Había individuos que claramente se los podía incluir en la elite. Pero el sector social ajeno a la elite no era homogéneo. Entre otros actores observados en los primeros análisis, había individuos que por la cantidad de transacciones y los montos involucrados no se los podía integrar a los sectores bajos, pero tampoco a las elites, dado que tras rastrearlos no se los había encontrado en los ámbitos de pertenencia propios de este sector social. Alguno de estos individuos no participaban en corporaciones de defensa de intereses sectoriales ni en el cabildo por ejemplo, con lo que se los podía suponer subordinados a las elites que sí participaban de esos espacios. Este nuevo sector “medio” estaba integrado por un conjunto de actores que movían sumas considerables de dinero resultante de enlazar actividades productivas y consumidores, pero que, hasta el momento no participaban de las instancias de decisión a nivel local. Eran aquellos proveedores intermediarios, asentistas de víveres, pequeños “empresarios” con capacidad de gestión que organizaban diversos trabajos.

La importancia de los asentistas de diversas regiones de la Monarquía española ha sido señalada en unas pocas investigaciones previas, pero sin que se los analice en profundidad. Tres son los trabajos a retener, en primer lugar Rafael Torres Sánchez quien para los reinos peninsulares ahonda en los aspectos económico-institucionales generales de esta actividad. Reconoce que gracias a los asientos, los asentistas pudieron acceder a innumerables negocios extras pero no analiza casos concretos de asentistas, con lo que se pierde la oportunidad de observar de esta manera las prácticas reales propias realizadas por cada individuo.¹³¹ En segundo lugar, para el espacio rioplatense Lucía Sala de Touron menciona el poderío económico de diversos asentistas y las distintas “empresas” que fueron anexando desde su función, pero tampoco investiga en detalle las prácticas concretas

¹³⁰ Jumar et all [2004] 2006. Jumar y Sandrín [2009] 2012. Sandrín, 2010 y 2011.

¹³¹ Torres Sánchez, 2002. Torres Sánchez, 2003.

realizadas por los distintos individuos a cargo de los contratos.¹³² En tercer lugar Arturo Bentancur brinda una primera lista de los asentistas de Marina de Montevideo, menciona su importancia económica como una de las primeras actividades generadoras de capital, realiza una caracterización general de ellos y sus operaciones, pero no ahonda en la relación entre éstos y las autoridades e instituciones que controlaban estas actividades.¹³³

En este capítulo se analiza la actividad económica de diversos asentistas (de víveres, de herrería y cerrajería, de velas de sebo y de medicinas simples y compuestas) de la Marina de Montevideo entre 1770 y 1810. A través de sus actividades se busca entrar al mundo de la provisión de bienes y servicios y observar la sociedad desde un mirador inhabitual. Se intenta también ver las modalidades y obligaciones de los contratos, las relaciones de estos individuos con las autoridades e instituciones encargadas de regularlos, la organización de la producción, el impacto de estas actividades en la economía rioplatense.

Estos individuos no eran únicamente asentistas, esta fue una más de las actividades que económicamente desarrollaron y que dará para futuros trabajos tratar de establecer dentro del conjunto de estas actividades, qué lugar ocupaba la de ser asentista; si era la actividad central en torno a la cual se articulaban las demás o ésta era accesoria de otras. Por ejemplo, como se verá en el texto, no se pudo establecer si algunos de los asentistas que tenían establecimientos productivos se dedicaban a la producción antes de ser asentistas, o se dedicaron a ella recién luego de ganar los contratos.

Las fuentes a utilizar son contratos de asientos, cartas y notificaciones de los asentistas, recibos contables de sus negocios, legislación vigente para este tipo de transacciones, protocolos de Marina, registros de protocolizaciones, testamentarias, tasaciones de venta existentes en diferentes repositorios.

3.2. Los remates de asiento

La Junta de Marina establecía las bases y condiciones que debería respetar quien se quedase con el contrato de asiento tras la subasta ganada por el mejor postor. Lucía Sala de Touron comenta que “el [remate del abasto] de la Marina Real comprendió el monopolio del abastecimiento y fue otorgado a quien se comprometiera a realizarlo a un costo menor”.¹³⁴ Los contratos de asiento eran

¹³² En Sala de Touron, 1968.

¹³³ Bentancur, 1995, 1996, 1997, 1998 y 2004.

¹³⁴ En Sala de Touron, 1968, pág. 149.

por el tiempo de 5 años, que corrían desde el 1 de enero del año siguiente a la subasta hasta fin de diciembre del quinto año en que concluía el asiento.

Se han encontrado remates de asientos de víveres¹³⁵, de herrería y cerrajería¹³⁶, de velas de sebo¹³⁷ y de medicinas simples y compuestas¹³⁸.

3.3. Los asientos de víveres

De todos los asientos, el de la provisión de víveres fue el más importante, estos asentistas tenían una función si se quiere obvia, pero fundamental: alimentar y brindar lo necesario a:

“las dotaciones de los bajeles de guerra, correo marítimos, guarda costas, lanchas cañoneras, embarcaciones de la carrera de Patagones y servicio de este apostadero de cualquier clase y porte que existan o entren en este puerto en destino fijo, por escala o de arribada; y generalmente a todos los individuos de la Real Armada que tengan declarado goce de ración por ordenanza, a la tropa de tierra que se embarque en los buques de su majestad o particulares cuando se armen o fleten de cuenta de la Real Hacienda para convoyes y cualesquiera otras comisiones de su real servicio, a los prisioneros de guerra y de contrabando, a los pasajeros a quienes deba suministrarse ración y a los individuos procesados y detenidos en calidad de depósito a bordo o en tierra”.¹³⁹

Hay que considerar que “esta provisión de víveres para las fuerzas armadas, sin duda es el negocio al que la Corona destinaba más recursos económicos”¹⁴⁰ baste como ejemplo que la provisión de víveres en una contienda militar podía insumir más del 50% de los gastos totales de ese conflicto¹⁴¹.

Esta importante función de abastecimiento de víveres para la Marina fue primeramente realizada por los vivanderos, “el antecedente más remoto de este servicio puede hallarse en los (...) vivanderos (...) mediante la provisión de alimentos a la población militar, esos mercaderes ambulantes dieron vida a uno de los primeros renglones locales de capital”¹⁴². Funciones similares fueron realizadas por el “Proveedor General” en el caso de abastecimiento de una contienda

¹³⁵ AGNU, ex AMH, cajas 236, 240, 241-carpeta 27, 256-carpeta 39 y caja 267-carpeta 50. AGNU. Protocolos de Marina 1805-1808 y Registro de Protocolizaciones 1803 a 1809, folios 39 a 47.

¹³⁶ AGNU, ex AMH, caja 245, carpeta 31. AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folios 103 a 117.

¹³⁷ AGNU, ex AMH, caja 241, AGNU, ex AMH, caja 245, carpeta 31.

¹³⁸ AGNU, Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folios 79 a 81.

¹³⁹ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁴⁰ Torres Sánchez, 2002, pág. 30.

¹⁴¹ Es el caso del Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737, donde la provisión de comestibles acaparó 53,84% del gasto total de la contienda. Ver capítulo 4 de la presente tesis.

¹⁴² Bentancur, 1997, pág. 198.

bélica¹⁴³; por el asentista Juan de Elía en el caso de los aprovisionamientos a las tripulaciones de la navegación ultramarina¹⁴⁴. Bentancur¹⁴⁵ realizó una lista con los nombres de los diversos individuos que en las fuentes aparecían revistando como “asentistas” desde 1770 hasta el período pos revolucionario: Ignacio Elía a comienzos de 1770¹⁴⁶; en la segunda parte de esta década por Francisco Medina, Juan Blanco y Flaquer y Francisco Mont, abasteciendo la expedición de Cevallos¹⁴⁷; cumpliendo sucesivamente el servicio menciona este autor a Francisco Cabrera (período 1780-1785)¹⁴⁸, Francisco Antonio Maciel (1785-1790)¹⁴⁹, Manuel Vazquez (1790-1795)¹⁵⁰ y (1795-1800)¹⁵¹, Mateo Magariños (1800-1806)¹⁵², José Batlle y Carreó (1806-1811)¹⁵³.

Generalmente el contrato de provisión de víveres¹⁵⁴ era tanto para el puerto de Montevideo como para el de Maldonado. Se debía abastecer los buques del rey y los particulares que se fletaran a nombre del rey.¹⁵⁵ También hubo contratos para abastecer de víveres los buques correos destinados al giro de la correspondencia¹⁵⁶, y los destinados a Malvinas¹⁵⁷. La entrega de víveres para la dieta diaria y de repuesto se hacía en los almacenes de la provisión, previo reconocimiento de la misma y una vez sacados de ellos corrían de cuenta de la Real Hacienda.¹⁵⁸

En los contratos se estipulaban los víveres y pertrechos que componían la ración diaria de armada en puerto¹⁵⁹, navegando¹⁶⁰, de dieta¹⁶¹, de viernes y sábado de Cuaresma y toda la Semana Santa¹⁶².

¹⁴³ Ejemplo de ello es don Juan Antonio de Alquizaleta quien en el Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 se encargó de suministrar y/o conseguir todo lo necesario a las tropas intervinientes en el conflicto armado (ya sea víveres, géneros, pertrechos, servicios de transporte, logística en general). Ver capítulo 4 de la presente tesis.

¹⁴⁴ Juan de Elía a fines de los años 1760 fue un “asentista general de víveres” para los navíos del servicio real así como para las tropas asentadas en ambas bandas del Río de la Plata. AGN, XIII-15-4-1, libro 2. Para el análisis de los trabajos por él conseguidos para el carenado y calafateado de los buques correos que éste abastecía, ver capítulo 5 de la presente tesis.

¹⁴⁵ Bentancur, 1997.

¹⁴⁶ Bentancur, 1997, pág. 198.

¹⁴⁷ Bentancur, 1997, pág. 198 y nota 7 de la pág. 221.

¹⁴⁸ Bentancur, 1997, pág. 199.

¹⁴⁹ Bentancur, 1997, pág. 199.

¹⁵⁰ Bentancur, 1997, pág. 199. Para ver el contrato de este asentista ver AGNU, ex AMH, caja 236.

¹⁵¹ Bentancur, 1997, pág. 199. Para ver el contrato de este asentista ver AGNU, ex AMH, cajas 240 y 241.

¹⁵² Bentancur, 1997, pág. 199. Para ver el contrato de este asentista ver AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39.

¹⁵³ Bentancur, 1997, pág. 199. Para ver el contrato de este asentista ver AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50. AGNU. Protocolos de Marina 1805-1808 y Registro de Protocolizaciones 1803 a 1809, folios 39 a 47.

¹⁵⁴ Se repiten siempre las mismas cláusulas en los contratos analizados (en los primeros folios de los mismos), por lo que habría un modelo a seguir. Ver por ejemplo AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3; AGNU, ex AMH, caja 240, folio 1.

¹⁵⁵ AGNU, ex AMH, cajas 236, 240, 241-carpeta 27. AGNU. Protocolos de Marina 1805-1808 y Registro de Protocolizaciones 1803 a 1809, folios 39 a 47.

¹⁵⁶ AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39.

¹⁵⁷ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁵⁸ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 2, cláusula 1 del contrato.

¹⁵⁹ “18 onzas de vizcocho de toda arina de trigo ó 24 onzas de pan de la misma especie; 3 onzas de miniestra basta u ordinaria (habas, lentejas, chícharos y frijoles) ó dos de fina (arroz y garbanzo); 1 onza de sal; ½ onza de aji; 1 res de ganado bacuno para cada 60 raciones; 1 ½ libra de leña seca rajada”. AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3.

También se especifican ciertas características de los alimentos

“el pan (...) ha de ser de toda harina, y no de asemite u otros bodrios (...) han de comprender quatro galletas y media las dieciocho onzas”¹⁶³, “la res vacuna cada 60 raciones ha de ser de novillo de tres años para arriba, sacada a lazo y muerta a cuchillo y de buena calidad (...) las que se embarquen vivas, del tamaño que pidiesen”¹⁶⁴.

Si bien “no era obligación del asentista abastecer otro género, ni en cantidad ni en calidad que no sean los detallados en las diversas raciones”¹⁶⁵, en ocasiones podía suministrar la harina flor correspondiente a las raciones de la oficialidad¹⁶⁶ y entregar “queso curado del país” en el caso de que se le pidiera para alguna campaña de 4 meses de duración.¹⁶⁷

Hay que recordar que la composición de las raciones que debían abastecer los asentistas de la Marina de Montevideo era muy similar a la ración diaria reglamentaria de los tripulantes de los navíos pertenecientes al servicio real para años anteriores y a las raciones brindadas a las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos.¹⁶⁸

Las condiciones de entrega fijada en los contratos llevaron a que algunos asentistas estructurasen su propia red de transportes.¹⁶⁹ Si por algún accidente el asentista no podía embarcar los géneros, se le permitía “su distribución y consumo en todo por diarias o ha de quedar por cuenta de la Real Hacienda en atención a los prejuicios de lo contrario”¹⁷⁰. Además el proveedor debía reponer en el día un género de mala calidad, de no hallarlo, el Ministro podía comprarlo a cualquier costo por cuenta de él.¹⁷¹ Hubo asentistas que tuvieron falencias en este tema de la calidad de los víveres, uno de ellos es Medina, a quien no se le admitieron “como raciones completas 10.000 reses y ciertas cantidades de harina incluidas en su lugar”¹⁷²; otro caso lo constituyó Maciel, “se le acusaba por la mala calidad de los víveres, especialmente grave en alta mar, que inclusive había

¹⁶⁰ “18 onzas de vizcocho de toda arina de trigo; 3 onzas de carne salada, y dos de tocino ó quatro de tocino sin carne; 5 onzas de ministra basta o 3 ½ de fina; 1 ½ onza de grasa de baca o media onza de azeite; 1 zelemín de sal para cada mil raciones; 1 ½ libra de leña seca rajada”. AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3.

¹⁶¹ “12 onzas de vizcocho de arina flor; 1 quarto de gallina, y 4 onzas de carnero, ó doze onzas de este genero solo; ½ libra de carbon, y maíz en grano o afrecho, y pasto necesario para las dietas vivas”. AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3.

¹⁶² “18 onzas de vizcocho de toda arina de trigo ó 24 onzas de pan de la misma calidad; 8 onzas de corvina seca con cabeza, ó 6 onzas sin ella; 1 ½ onza de grasa de baca o media onza de azeite; 1 sexta parte de un quartillo de vinagre; 1 zelemín de sal por cada mil raciones; 4 onzas de ministra basta o 3 ½ de fina; 1 ½ libra de leña seca rajada”. AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3.

¹⁶³ AGNU, ex AMH, caja 240, folio 1 vuelta, cláusula 8.

¹⁶⁴ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 4, cláusula 10.

¹⁶⁵ AGNU ex AMH, caja 236, folio 2, cláusula 2.

¹⁶⁶ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁶⁷ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁶⁸ Ver capítulo 2, (apartado 2.3), nota 78 ración reglamentaria.

¹⁶⁹ Es el caso de Manuel Vázquez quien se había equipado de “carruajes, bueyes y caballos” en vistas a cumplir su contrato. Véase nota 207.

¹⁷⁰ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 2 vuelta, cláusula 4.

¹⁷¹ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3 vuelta, cláusula 8.

¹⁷² Bentancur, 1997, pág. 200.

motivado advertencias ministeriales”¹⁷³. En relación a los envases contenedores de los distintos víveres, se reglamentaba que “los sacos de cueros en que se conducían los víveres a bordo de los buques, como los barriles que servían de embalaje de la carne y el tocino, se le tenían que devolver en el buen estado en que se recibían, si los necesitaban para el viaje, la Real Hacienda los tenía que pagar”¹⁷⁴. Concluidos los cinco años del contrato, si quedaban víveres, el asentista siguiente o la Real Hacienda se los debía pagar al asentista en curso.¹⁷⁵

La Real Hacienda pagaría a los asentistas “cada cuatro meses, sin retrasos, de no hacerse no tendría el asentista obligación de seguir con el asiento”¹⁷⁶; esto no se cumplió, pues hubo reclamos por parte de los asentistas para que les paguen lo adeudado pasado este lapso, como en el caso de Batlle quien “jamás tuvo cumplimiento en todo el tiempo de su contrata, pasando muchos meses y aún años, para cobrar alguno”¹⁷⁷. La Real Junta de Marina reglamentaba que “por ningún acontecimiento o motivo se podrá subir de precio la ración en los cinco años de esta contrata”¹⁷⁸. En casos especiales, como cuando había más embarcaciones que las regulares de la Armada, se permitió aumentarlo¹⁷⁹. El asentista debía dar las fianzas correspondientes en dinero¹⁸⁰, los que daban fianzas debían ser “sugetos lisos, legos, llanos y abonados, libres y no sugetos á hipoteca”¹⁸¹. Estos fiadores, si fallecía el asentista, continuarían la tarea hasta cumplir el plazo estipulado en el contrato.¹⁸²

La Corona, consciente de la importancia de la tarea cumplida por los asentistas, les brindó privilegios. Por ejemplo, “tanto Vazquez [un asentista] como sus dependientes que usaría en el desempeño del abasto (los cuales éste notificaría) gozarían del Real fuero de Marina, y estarían sujetos a la Jurisdicción del Ministro y exentos de toda carga concejil y de la república”¹⁸³. En los primeros contratos de asiento además tuvieron ventajas al no pagar impuestos sobre los géneros que componían las raciones:

“los géneros de que se componen las raciones nos han de ser libres de todo derecho real y municipal y su compra con aquella preferencia en su justo valor a cualquier otro

¹⁷³ Bentancur, 1997, pág. 200.

¹⁷⁴ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 5, cláusula 15. Respecto a los envases, se especificaba que: el barril de carga tenía arcos de hierro; la cuarterola, la tercerola y la pipa tenían arcos de madera; la botija era de barro; los sacos grandes eran de un cuero y de dos tercios de un cuero. AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁷⁵ AGNU, ex AMH, caja 236, f. 5, cláusula 14.

¹⁷⁶ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3, cláusula 6.

¹⁷⁷ Bentancur, 1997, pág. 201.

¹⁷⁸ AGNU, caja 240, folio 1 vuelta, cláusula 7.

¹⁷⁹ Por ejemplo en el año 1791, cuando a Vazquez le solicitan más de 77.000 raciones dada la cantidad de embarcaciones que había en el puerto. Ver nota 191.

¹⁸⁰ Se especificaba que podía ser en cantidad de hasta 12.000 pesos. AGNU, ex AMH, caja 240, folio 2, cláusula 11.

¹⁸¹ AGNU, caja 240, folio 1 vuelta, cláusula 10.

¹⁸² AGNU, ex AMH, caja 236, folio 5, cláusula 13.

¹⁸³ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 3 vuelta, cláusula 7.

particular que corresponde a la Real Hacienda, sea en esta ciudad [Montevideo], en Buenos Aires, u otro paraje de esta provincia como su conducción acreditando con justificación ser para este abasto”¹⁸⁴.

Esta práctica también se pudo observar en España, donde los asentistas tenían privilegios en sus contratos amparados en la tradición más que en la legalidad.¹⁸⁵ La Corona debía brindar estos privilegios pues dependía de los asentistas para tener bien suplida su armada. Transcurrido el tiempo, alguno de estos privilegios les fueron quitados “el Rey expresamente pidió que no se celebre contrata ni asiento libre de los derechos Reales y Municipales, no debe por ningún pretexto pretender la exención de los que le corresponden”¹⁸⁶. Seguramente en esta decisión influyó el hecho de que la economía de la Real Hacienda haya declinado “a partir de 1806, cuando el Estado español ingresó en una crisis sin retorno”¹⁸⁷.

Los asentistas siempre debían tener listas 20.000 raciones ordinarias.¹⁸⁸ Se especificaba que para que

“no se me queden rezagadas, ni si inutilizen y subsista siempre este repuesto efectivo, se me hade permitir el que a los quatro meses pueda distribuir este repuesto alternando con el pan, y carne fresca al fin de despacharlo y reemplazar con el nuevo de y igual cantidad para mantener en estado dicho repuesto”¹⁸⁹. Además, estipulaba el tiempo que se le daría al asentista para conseguir las “se me han de conceder dos meses de anticipación, y siendo quatro o mas los buques, tres meses”¹⁹⁰.

Hubo casos excepcionales donde esta cantidad estándar de raciones se aumentó en corto tiempo. Bajo el asiento de Manuel Vazquez, en 1791, además de las 20.000 raciones, la Junta de Marina le solicita 77.720 raciones correspondientes a 3 meses para cinco embarcaciones¹⁹¹. Otro

¹⁸⁴ AGNU ex AMH, caja 240, cláusula 7.

¹⁸⁵ El fuero militar, no pagar impuestos para la compra de determinados productos y por el transporte. Torres Sánchez, 2002.

¹⁸⁶ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁸⁷ Bentancur, 1997, pág. 203.

¹⁸⁸ Dado las elocuentes cantidades se hace necesario realizar una reflexión sobre el realismo de estas cifras. No se han encontrado quejas por desabastecimiento, reclamos o motines por hambre de las embarcaciones de la Armada. Tampoco se han hallado casos declarados de tripulación muerta en altamar por hambre. Hay que pensar que con el abastecimiento de estas raciones se está jugando la supervivencia de estas personas en el mar (un viaje a España por ejemplo duraba un promedio de 120 días) y que buena parte de la economía del Río de la Plata colonial giraba en torno al éxito del viaje de estos barcos. Seguramente algún fraude en la cantidad y la calidad hubo, pero no en cifras descomunales, pues cuando los hubo (al menos en lo concerniente a calidad) fueron denunciados, véanse los casos de Medina y Maciel, en notas 172 y 173 respectivamente.

¹⁸⁹ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 2, cláusula 2.

¹⁹⁰ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 2, cláusula 3.

¹⁹¹ Las fragatas Santa María Magdalena, Santa Gertrudis y Santa Bárbara; paquebot Santa Eulalia y bergantín Rosario que ese mismo día habían salido a navegar a comisión del real servicio. No se incluían en este número de raciones el repuesto de la corbeta Santa Elena, próxima a dar a la vela para regresar a España y la nombrada San Pío, que se hallaba en destino en las islas Malvinas. También había que agregar a la lista de embarcaciones para proveerles raciones a los bergantines del rey y del servicio de este virreinato que eran los titulados Nuestra Señora del Carmen y Ánimas, Nuestra Señora de Belén, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio, Nuestra Señora de la Piedad, San Julián y paquebot San Sebastián, que “en correspondencia de órdenes del Excelentísimo Señor Virrey de estas Provincias está mandado al Señor Presidente de la Junta que por el Proveedor de Marina corra el embarco de los víveres que deban llevar a sus destinos de las Costas Patagónicas y Malvinas, siendo ya en todas trece embarcaciones a quienes se debe proveer para

caso lo representa Mateo Magariños a quien no se le respetó el término de 30 días necesarios para poder preparar 30.000 raciones, ya que cuando vino la paz, abasteció en muy poco tiempo los buques de guerra Magdalena, Paz, Asunción, Astrea, Paloma y Descubierta, estos abastecimientos sumaron 157.576 raciones de armada.¹⁹² También en el conflictivo año de 1806 variaron las cantidades pedidas por la Junta a los asentistas, en dicho año le solicitan a Batlle y Carreó que abastezca “veinte y cinco mil raciones en tiempo de paz y cincuenta mil en tiempo de guerra”¹⁹³, con la orden que “si la entrega era urgente, se le señalaba el término de 1 día para el apronto de cada cuatro mil raciones”¹⁹⁴. Es decir que en 24 horas debía conseguir: 72.000 onzas de bizcocho, 12.000 onzas de carne salada, 20.000 onzas de miniestras, además de otros víveres.¹⁹⁵

3.3.1. Estructura productiva y redes

Los asentistas debían contar con una notable estructura productiva o una red de abastecedores para poder en tan poco tiempo cumplir con la provisión de importantes números de raciones. En el caso de Batlle y Carreó se observa que cuando Magariños le transfiere el asiento de víveres para la Marina en 1806¹⁹⁶, le vende también la casa de panadería y quinta La Aguada¹⁹⁷, establecimiento desde donde salía buena parte de los víveres necesarios para la ración.¹⁹⁸

cuyo número queda constituido el asentista a dotarlos de víveres”. AGNU, AMH, caja 236, folios 7 y 7 vuelta. También este aumento de la cantidad de raciones fue citado por Bentancur, 1997, citas 13, 14 y 15 de la pág. 222, pero sacándolo de otra fuente AGNU, Archivo Judicial. Protocolos de la Escribanía Pública. Año 1791, tomo 1, fs. 80 v-83 v.).

¹⁹² AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50. Magariños, en la Relación de los Méritos, Servicios y Ejercicios Literarios menciona que proveyó para estas embarcaciones una cifra mayor: 157.824 raciones de armada y 6.576 raciones de dieta. AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 2 vuelta.

¹⁹³ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁹⁴ AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

¹⁹⁵ Es decir que, calculadas con base en la ración de armada navegando, (ver nota 160) el bizcocho equivale a 45 quintales, en medidas actuales, serían 2067,3 kilogramos; la carne salada suma 7,5 quintales o 344,55 kilogramos; las miniestras equivalen a 12,5 quintales o 574,25 kilogramos.

¹⁹⁶ El traspaso del contrato de asiento de víveres, se realiza por decreto del cinco de mayo de 1806, con todas las condiciones pactadas en el remate ganado por Magariños. AGNU. Protocolos de Marina 1805-1808 y Registro de Protocolizaciones 1803 a 1809, folio 44.

¹⁹⁷ Magariños con fecha de 18 de marzo de 1806 había ganado el remate del asiento de víveres por un quinquenio pero expresa que “haviendo determinado yo Magariños pasar a España con mi familia, por convenir al sosiego de mi espíritu, y al fomento de mis intereses y sintiéndome necesario al efecto redondear, y liquidar todos los negocios de mi giro he comenzado por vender a Valle y Carreo mi casa panaderia, quinta, esclavos, elaboratorios y demas que contienen mis establecimientos de la Aguada”. AGNU. Protocolos de Marina 1805-1808 y Registro de Protocolizaciones 1803 a 1809, folio 43 vuelta.

¹⁹⁸ Para esta tasación, véase AGNU, ex AMH, caja 174. Para la escritura, véase AGNU, AP, caja 106, f. 19 vuelta. Al momento de tasarlo para la venta a Batlle este establecimiento tenía 29 esclavos; de ellos, dos maestros panaderos, dos amasadores, siete peones de mano, un tahonero, dos cernidores, dos cocineros, un ayudante de batea, un aireador, un carretillero, diez quinteros. También estaban tasados para el trabajo de panadería diecisiete mulas, siete caballos, once sillas, almacén de la harina; cuadra de la tahonas y sus muebles: batea de amasar, tablas para poner el pan, palas bizcocheras, bancos de poner las tablas, mesa grande, tahonas, carretillas para cargar pan, “brilladoras” de brillar galleta (galleta es otra denominación del bizcocho o pan del marino), “picaderas” de picar galleta, piedras de tahonas, cueros de hornear, cueros para poner las galletas, cueros para la sal, pesa de cruz y balanza de hojalata, mortero, palas de palear trigo; cuarto del pan; dos cuartos de los cernidores; cuarto del horno. Además contaba con frutales: noventa durazneros,

El asentista Medina también tuvo establecimiento productivo y transportes propios dedicados a la salazón de carnes en Montevideo

“la Compañía recibirá en compra y venta y se hará cargo de la Estancia del Gueli [perteneciente a Medina] sita a la inmediación de la ciudad de Montevideo con todas sus fábricas, almacenes y demás utensilios propios para la matanza del ganado vacuno, salazón de carnes beneficio del sebo y aprovechamiento de cueros¹⁹⁹.”

Además de dedicarse a la salazón de carnes, también se dedicó a la pesca de ballena y bacalao, a la elaboración de sebo, charque y otros derivados vacunos

“se hará cargo también [la Compañía] de toda la barriquería así como de los arpones, sangraderas, calderos, redes, Instrumentos de la pesca de ballena y bacalao y toda clase de herramientas (...) tomará (...) en compra las Embarcaciones maiores y menores destinadas al transporte de las carnes saladas como a la pesca de la ballena, bacalao y su conducción (...) comprará (...) las carnes saladas y embarricadas como también el sebo puesto ya sea en barricas ya en marquetas, el charque, los cueros y quanto exista al presente beneficiado en dichas fábricas²⁰⁰.”

Medina parece haber sido uno de esos hombres que, como sostiene Sala de Touron, “abasteciendo a Montevideo o a la Marina de Guerra y levantando saladeros, algunos entre ellos, acrecieron singularmente su fortuna²⁰¹.”

Esta última autora argumentaba que

“los negocios que requirieron mayor inversión de capital fueron el abasto de carnes a Montevideo y el de galleta y carnes saladas a la Marina Real²⁰², a su vez sostenía que “el monopolio del abasto impulsó el desarrollo del saladero de Francisco Medina y algunos otros como el de Manuel Vazquez (...) y el de galleta, el del molino de la Aguada. Al asegurar un gran mercado permitió el montaje de las empresas más importantes de la colonia²⁰³.”

Estas “empresas importantes”, como se observó, en ocasiones fueron montadas por los propios asentistas, para garantizarse la existencia de los víveres y/o pertrechos que compondrían las raciones que ellos debían abastecer.

Otra información importante de cómo podía ser la estructura de producción, elaboración, recolección, acopio que eran necesarios para poder cumplir con los distintos contratos la brinda el asentista Manuel Vazquez, en una nota donde explica que tuvo que tomar la postura de rebajar el

doscientos siete manzanos, veintinueve perales, cien parras, diecinueve naranjos y catorce higueras; hortalizas: canteros de cebolla, de ajos, de perejil, de alcauciles, de apio, de coliflor, de nabos, de lechugas, de arvejas, porotos y habas; varios almacenes (menciona un primero, un segundo y uno grande); velería, cocina y almacén de la velería; chanchería, cocina con su respectivo almacén; almacén de la sal; la quinta; el granero; cuarto del pajar; despensa; carpintería; entre otros bienes.

¹⁹⁹ Nota que realiza la Compañía Marítima, en Madrid, el 31 de mayo de 1790, incorporada en su testamentaria. AGNU. Escribanía de Gobierno y Hacienda (en adelante EGH). Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, folio 5.

²⁰⁰ AGNU. EGH. Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, folios 6 y 7.

²⁰¹ En Sala de Touron, 1968, pág. 154.

²⁰² En Sala de Touron, 1968, pág. 149.

²⁰³ En Sala de Touron, 1968, pág. 149.

precio de la ración ya que como él estaba proveyendo de víveres a la Marina, porque le habían dado el asiento por todo el quinquenio de 1795-1800 “tenía muchos acopios y varios establecimientos que he preparado para continuar el asiento”²⁰⁴, el mismo que luego es anulado y al volverse a rematar gana nuevamente.²⁰⁵ Esos establecimientos que Vazquez había preparado, ¿serían propios como los de los asentistas Maciel, Magariños y Batlle? El mismo Vazquez da la respuesta en otra nota a la Junta, donde explica que indefectiblemente tenía que ganar ese remate “resuelto a quedarme con el asiento sin reparar en precio alguno”²⁰⁶ porque como ya tenía otorgado el asiento, “para ello pues hice acopios crecidos de los frutos y especies de ración, construyendo almacenes, formando establecimientos, equipándome de carruajes, bueyes y caballos todo a costa de mis crecidos desembolsos”²⁰⁷ y, sin asiento para abastecer, toda la inversión sería inútil.

Si bien en los contratos analizados no se pudieron establecer muchos detalles acerca de la red de proveedores, cada asentista debía tenerla configurada, tuviera o no establecimientos propios. R. Torres Sánchez señala que esta logística humana era el principal problema de los asentistas.²⁰⁸ Semejantes cascadas de contratos son esenciales para entender el sistema, pues permiten la movilización de una cadena de actores económicos hasta el nivel más bajo al servicio del contratista principal.

El asentista, más que un proveedor de bienes o de capitales propios, actúa en este contexto como proveedor de servicios de intermediación que orienta hacia el servicio del rey recursos preexistentes.²⁰⁹ Los asentistas seguramente contaron con una red mercantil fuera del espacio rioplatense que, al igual que para los hacendados-comerciantes azucareros mexicanos analizados por Ibarra y del Valle Pavón²¹⁰, incluiría una serie de engranajes vinculados con el mercado urbano: comercio interno, regional, interprovincial; que les permitió conseguir productos de origen rioplatense, americano extra regional, o extra-americanos, necesarios para cumplir sus contratos.

Hay que considerar que los privilegios que se otorgaba a los asentistas les permitían, como señala Torres Sánchez, poder cumplir luego con sus dependientes, ya sea de lugares próximos o lejanos²¹¹. Ellos eran una excelente fuente de información, sabían de las cosechas, de las posibles compras, de los transportes, de los precios y disponibilidades.

²⁰⁴ AGNU, ex AHM, Aduana, caja N° 241, carpeta 27, folio 27.

²⁰⁵ Se detalla más adelante en este capítulo este conflicto.

²⁰⁶ AGNU, ex AHM, Aduana, caja N° 241, carpeta 27, folio 29 vuelta.

²⁰⁷ AGNU, ex AHM, Aduana, caja N° 241, carpeta 27, folio 29.

²⁰⁸ Torres Sánchez, 2002.

²⁰⁹ Dedieu, 2010, pág. 2.

²¹⁰ Ibarra y del Valle Pavón, 2007.

²¹¹ Torres Sánchez, 2002.

Otra forma de cumplir con los asientos pactados fue el recurso a subcontratar algún rubro del mismo, si bien esta práctica no estaba permitida “impide al proveedor pueda resubastar ningún ramo de la contrata sin permiso de esta Junta”²¹². Un ejemplo de subcontrato es el caso de Miguel de Zamora, quien en cuatro años del quinquenio de 1790-1795 suministró el pan por contrata particular con el asentista Manuel Vazquez, no obstante la falta de granos y el crecido precio que tuvo que pagar durante tres años.²¹³ También el asentista Francisco Antonio Maciel “contrató el suministro por cuatro años con un panadero, al que aseguró la exclusividad y le anticipó fondos para la compra de trigo”²¹⁴. Un dato importante es que el bizcocho fue el único bien subcontratado, lo que sigue mostrando la importancia de este producto, pues con estas prácticas se generaban diversas jerarquías de asentistas, ya que estos subcontratistas, integrarían una segunda línea de abastecimiento.

Sin contar los casos de demandas excepcionales, el asentista debía preocuparse al menos, por acopiar el trigo necesario para esas importantes cantidades de panificados correspondientes a las 20.000 raciones que siempre debía tener listas; según relatos del asentista Magariños en 1803, se consumían anualmente en la provisión de víveres a los buques de la Armadilla entre 5.000 a 4.500 fanegas de trigo²¹⁵. Si se tiene en cuenta que “hasta que llegaron [los Dughes, asentistas del ejército francés a España] la fanega de trigo producía 55 raciones (...) por los experimentos que hicieron con instrucción del Gobierno, hicieron ver que una fanega de trigo manejada con acierto y destreza producía 90 raciones bien acondicionadas”²¹⁶, se deduce que los asentistas de víveres para la Marina Real, debían abastecer al menos entre 405.000 y 450.000 raciones de bizcochos por año, cantidad de por sí elocuente, pensando en las diversas esferas económicas que la cadena productiva de elaboración y comercialización de este panificado ponían en marcha.²¹⁷ Sería interesante saber si existía en Buenos Aires oferta de trigo suficiente para abastecer esta demanda (hay que recordar que la mayoría del trigo usado por los asentistas para fabricar los bizcochos era comprado en Buenos Aires). Analizando los Acuerdos del Cabildo de esta ciudad se pudo establecer que continuamente se tenía la previsión para que se asegure o se guarde el trigo necesario para el rancho de las embarcaciones y/o tropas de la Armada.²¹⁸ Además, un informe del Cabildo del año 1798 menciona que se necesitaban 70.000 fanegas de trigo para el consumo de la capital, 14.000 más para la

²¹² AGNU, ex AMH, caja 240, folio 1, cláusula 4.

²¹³ AGNU, ex AHM, caja N° 241.

²¹⁴ Bentancur, 1997, pág. 199.

²¹⁵ AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39.

²¹⁶ Torres Sánchez, 2003, pág. 773.

²¹⁷ Como se especificó en el capítulo 2 (apartado 2.3.1), el bizcocho con su compleja cadena productiva y de comercialización, revela elementos poco conocidos de la estructura socio-económica rioplatense.

²¹⁸ AGN, Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, serie III, t. VIII, 1930, pág. 42; *Acuerdos*, serie III, t. X, 1932, pág. 212; *Acuerdos*, serie III, t. XI, 1933, pág. 351.

campana y 12.000 para la siembra en los seis pagos de esta ciudad y en las quintas; señala que “en vista de este prudente cálculo que para la mantención y siembra como para los ramos en que se invierte el trigo y la harina se necesitan 96.000 fanegas, que si las 12.000 de siembra rinden diez por fanega, queda de sobrante 24.000 para el año próximo”.²¹⁹

Un dato significativo de la importancia económica y política que tenía el negocio del aprovisionamiento de bizcocho –principal alimento de la ración diaria– es que tanto en Montevideo como en Buenos Aires, el Cabildo recurrentemente prohibía abrir panaderías; tal vez para asegurar el negocio y la ganancia de estos asentistas y su red armada de provisión, red de provisión donde posiblemente, siguiendo la lógica de abastecimiento de bizcocho al Sitio de Sacramento, podían estar implicadas muchas de las viudas y pobres de Buenos Aires, además de un interesante número de mujeres.²²⁰

Dados los grandes volúmenes de trigo que se necesitaban para hacer los panificados la Junta reglamentó que “será de cuenta del proveedor solicitar trigo u otros géneros en la Provincia en caso de faltar en este pueblo, sin que la Junta tenga que impetrar favor alguno para ello.”²²¹ Este ítem parece que fue cumplido, al menos por el asentista Vazquez, a quien el 23 de marzo de 1796, el Cabildo de Montevideo le solicita un préstamo de trigo ya que los panaderos no lo tenían para abastecer de pan a la ciudad en Semana Santa, concretándose un préstamo de 100 fanegas.²²²

²¹⁹ *Acuerdos*, Serie III, t. XI, 1933, pág. 351.

²²⁰ Es el caso de Manuel Ximenez y Gomez, un asentista de víveres de Montevideo para los años 1812 y 1813, quien a comienzos del año 1805 había arrendado la casa de panadería y atahonas de don Miguel Zamora en Montevideo, pero el Cabildo reiteradamente le prohibía abrirla. Era tal su desazón que abre una instancia judicial para que se agilicen y esclarezcan las razones por las que reiteradamente se le impide abrir esta casa panadería. Ver AGNU. EGH, caja 79, expediente 140. Si bien para una época anterior en el tiempo, un buen ejemplo de esta “regulación” es el lancharo Francisco Rodríguez un transportista que en el sitio de Sacramento de 1735-1737 realizó innumerables viajes con sus lanchas cargadas de bizcocho entre Buenos Aires y Montevideo, quien en la reunión del Cabildo del 30 de septiembre de 1738 ofrece dar el bizcocho que necesitasen las fragatas y la gente del sitio, pero no lo deja y le responde que gracias a la elaboración del bizcocho se mantenían en Buenos Aires muchos de los vecinos y viudas pobres cargados de familia. AGN, *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*, págs. 501 y 502. Estos dos ejemplos muestran que el negocio de los bizcochos no sería tan poco rentable o mal negocio para aquel que quisiera emprenderlo. Otro dato significativo es que tanto Ximenez y Gomez como Rodríguez, conocían, por sus funciones (asentista de víveres y lancharo) las enormes cantidades de bizcocho que se producían y circulaban por ambas orillas del Río de la Plata.

²²¹ AGNU, ex AMH, caja 240, folio 1, cláusula 2.

²²² Vazquez les contesta que “doy orden para que todo quanto ay en ellos [los almacenes] se ponga sin reserva a disposición de este Ilustre Ayuntamiento a quien podrá decir que sin la menor limitación mande usar de los que guste y encuentre en ellos, pues de su prudencia y madura reflexión estoy bien satisfecho, que sabiendo como sabe que todos los granos y comestibles que tengo acopiados tienen por objeto el servicio del Rey en la provisión de la Marina del Río de la Plata, no me queda duda de que en primer lugar atenderá a este importante fin, y que sin perjuicio de él, tratará con el puro celo que acostumbra a remediar la urgencia del día” Acuerdan el préstamo de 100 fanegas, las que el Cabildo pagaría 5 pesos cada una. El cabildo le agradece a Vazquez su gesto, éste responde que “ha cumplido la obligación que tiene todo buen vecino de propender en quanto pueda al veneficio de su Patria, y al de los cuerpos que dignamente la representan”. AGNU, ex Archivo General Administrativo (en adelante AGA), Libros de la Administración Central, caja 215.

En esta situación de escasez de cereal, gracias a la “buena predisposición” del asentista se pudo superar el antagonismo que existía entre las prioridades del asentista y las del pueblo, las que como advertía el corregidor de Arévalo al Marqués de Esquilache “siempre coincidían en el tiempo”²²³. También en este préstamo de trigo, se pudo observar la importancia de los asentistas como acopiadores de cereal, en época de carestía del mismo. Esta práctica de acopio del cereal no fue sólo realizada por Vázquez, también se observó en Mateo Magariños, Miguel de Zamora y José Batlle y Carreó²²⁴. Un dato significativo que brinda el asentista Magariños con respecto al trigo en la época virreinal es que “en Buenos Aires donde siempre y por una razón necesaria es más barato que en esta de Montevideo”²²⁵. También sostiene que, para poder cumplir con lo pactado en el asiento (le faltaban 19 meses del contrato) “han de ser más gruesos los acopios y yo por consiguiente en la necesidad de más numerario para poder emprenderlos”²²⁶, a la vez muestra muy bien como se manejaba el pago de los mismos “como es un negocio en que por una práctica inveterada, o por una razón de estado no tiene lugar el plazo, ni la fianza, sino el dinero en mano, es forzoso haberlo, para conseguirlos”²²⁷.

3.3.2. Remates en conflicto y favoritismo

Los remates tenían postores tras varias convocatorias, iniciándose pujas que brindan datos significativos.²²⁸ Uno de los más interesantes fue el de 1794, para el quinquenio 1795-1800.²²⁹ El contrato para el quinquenio 1790-1794 estuvo en manos de Manuel Vázquez. En 1794 al salir a remate el quinquenio siguiente se desató una feroz competencia entre Vázquez por un lado y Miguel Zamora y Francisco Antonio Maciel por el otro. En la documentación se observó que Vázquez contaba con el apoyo de la Real Junta de Marina, ya que por denuncias de la otra parte se sabe que fueron excluidos de la almoneda y no se les admitió a pujar.²³⁰ El caso llegó incluso al rey, quien les dio la razón a los denunciantes, anulándose lo actuado por la Junta y convocándose

²²³ Apud Torres Sánchez, 2002, pág. 32.

²²⁴ En Sala de Touron, 1968, pág. 148.

²²⁵ AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39. También en épocas tempranas, como la primera mitad del siglo XVIII, el trigo ya era más barato en Buenos Aires.

²²⁶ AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39.

²²⁷ AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39.

²²⁸ AGNU, ex AMH, caja 236, folio 6. AGNU, ex AMH, caja 241, carpeta 27. AGNU, ex AMH, caja 256, carpeta 39. AGNU, ex AMH, caja 267, carpeta 50.

²²⁹ AGNU, ex AMH, caja 240 y caja 241, carpeta 27.

²³⁰ Un dato significativo es que quienes eran dejados de lado por la Junta, no eran ajenos a los negocios de los asientos. Maciel fue asentista de víveres en el quinquenio 1785-1790, justo antes de la década de Vázquez como proveedor; asentista de velas de sebo desde 1785 a 1800; y también tenía el asiento del abasto de carne, yerba, sal, ají para los presos de la Ciudadela y de velas de sebo para las luces de los cuarteles, guardias y destacamentos de Montevideo. En tanto Zamora había suministrado el pan en este primer quinquenio de Vázquez por medio de un subcontrato.

nuevamente a remate.²³¹

En esta segunda instancia se observó que el asiento era un buen negocio y que por esta vez al menos, la competencia entre los actores redundó en importantes beneficios económicos para la Real Hacienda. Para el quinquenio 1790-1794 Vázquez había ganado el contrato sobre la base de 31 maravedíes por ración. El remate ganado por Vázquez para el quinquenio siguiente, y anulado después, había sido por 36 maravedíes por ración. El segundo remate se inicia con una oferta de 25 maravedíes por ración y los oferentes pujan hasta llegar a 23 maravedíes cada uno, siendo finalmente preferido Vázquez porque ofrecía mejores garantías y servicios complementarios a la Real Hacienda que no fueron igualados por sus oponentes. La actitud de Vázquez de insistir para quedarse con el asiento y ganarlo por menos plata que la inicialmente propuesta y aún la que recibía por el contrato en vías de fenecer, y en los argumentos esgrimidos por él para lograrlos,²³² revela que prefirió perder un poco para no perderlo todo, a la vez que se aseguraba tener la exclusividad de los abastecimientos por una década.

Una postura similar a la anterior de Vazquez tomó Mateo Magariños cuando, siendo asentista de víveres de la Marina y por más que por una orden real del 31 de mayo de 1802, se daba curso a su petición en cuanto a que “no se obligase a este a surtir de víveres los Buques Correos, y que para su provisión se celebrara nueva contrata por subasta pública, y se le abonaran (...) las raciones que hubiese subministrado a estos correos con arreglo de la postura que se hiciese”²³³, se presentó al nuevo remate, compitió con Ramón de Cáceres, Francisco Antonio Maciel y Juan Ignacio Martínez y terminó quedándose, por un precio menor, con el asiento que antes había rechazado.²³⁴

Además de Vázquez, otros asentistas tuvieron vínculos y contactos con las autoridades e instituciones implicadas en las decisiones destinadas a los contratos de asientos o a los abastecimientos en sí. Es el caso de Medina con el administrador de la Aduana de Buenos Aires, Francisco Ximenez de Mesa, quien era socio en la compañía de salazón de carnes.²³⁵ En un expediente se denuncia: “el interés oculto que versaba entre estos [Medina y su albacea Ortega] y el administrador de la Aduana añadiendo que Medina no fue el único que en esa provincia se dedicó a la salazón de carnes que ha avido y hai muchos que las benefician y que no faltarían otros que lo

²³¹ AGNU, ex AMH, caja 241, carpeta 27, f. 5 y 5 vuelta. Real Orden, Aranjuez, 8 de abril de 1795.

²³² Ver notas 204, 205, 206, 207, donde Vazquez explica por qué rebajó el precio de la ración.

²³³ AGNU, ex AHM, caja N° 241, carpeta 27, folio 25.

²³⁴ Este accionar de Magariños también fue analizado por Bentancur, 1997, nota 37 de la pág. 224 y 225.

²³⁵ Este dato sale a la luz cuando se produce la quiebra del Administrador de dicha aduana y se da causa de ello en la testamentaria de Medina a Ortega, el albacea de éste. AGNU, EGH, Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, f. 14.

executasen pues toda la dificultad consiste en los auxilios; que Medina logró los de mi Real Hacienda”.²³⁶

Gracias a sus contactos Medina logró préstamos para su empresa “quince mil pesos que se le facilitaron a Medina de los caudales de la Real Aduana en virtud de providencia de la Junta Superior de Real Hacienda por vía de préstamo y auxilio para el proyecto de salazón de carnes”.²³⁷ Concluye la nota con una contundente expresión

“se reconoce que más bien que útil fue criminal el negociado de la salazón de carnes por este medio y la malicia de sus consocios y que aun sin estas calidades no pudiera subsistir por resultar en quiebra la testamentaria y sostenerse solo del Herario quando sin su gravamen, suplementos ni auxilios se halla fomentado este ramo en otras manos que no fijando la protección a un individuo ni estancándola podrá recibir mas extenso aumento”.²³⁸

3.3.3. Abastecimiento y doble demanda

Hubo asentistas que abastecieron a la Armada real y se dedicaron además a proveer de víveres y demás pertrechos a las tropas presentes en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos, en el momento de validez de su contrato. Fue el caso de Mateo Magariños quien

“surtió de todo lo necesario á las tropas que se hallaban acampadas en sus establecimientos y fuera de ellos proporcionándoles (...) cuanto pedían, no solo á los oficiales sino a los soldados, contribuyendo diariamente á las tropas con pan fresco, leña, sal, agua, velas, verduras y carne fresca con abundancia, de modo que en su arribo en veinte y cuatro de Diciembre de mil ochocientos cinco hasta su marcha en tres de Febrero de mil ochocientos seis no gastaron cosa alguna en su manutención”.²³⁹

como lo certificó en siete de Febrero de mil ochocientos seis el Capitán de Blandengues D. Teodoro Abad que estuvo alojado con los ciento y cincuenta hombres de su mando.

Estos no fueron los únicos abastecimientos a tropas que realizó Magariños, también “dispensó socorros á los cien hombres que comandaba el Capitán de voluntarios de caballería de Córdoba D. Manuel de Asunsolo y Urrutia”.²⁴⁰ Otra certificación de Soria de Santa Cruz, un coronel veterano jefe del Regimiento de voluntarios de Montevideo, con fecha de 3 de febrero de 1806 menciona que

“colocó los cuatrocientos hombres del citado regimiento, y mas ciento de la frontera de Córdoba en cuadras suficientes, espaciosa y aseadas, con habitaciones independientes y decentes para todos los Oficiales que le franqueó el propietario de ellas D. Mateo Magariños, con mas toda la carne, leña, luz, agua, pan, sal y verdura, que necesitaban, y

²³⁶ AGNU, EGH, Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, f. 14.

²³⁷ AGNU, EGH, Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, f. 15 vuelta.

²³⁸ AGNU, EGH, Protocolos. Libro 5773, expediente 117, legajo 21, f. 16.

²³⁹ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 5.

²⁴⁰ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 5.

por separado mesa competente para toda la Oficialidad, y además toda la carne fresca que necesitó aquel regimiento para mil doscientos y setenta hombres que tuvo sobre las armas”²⁴¹; “no solo franqueó paños y demás géneros necesarios para ochocientos veinte y cuatro plazas del regimiento de voluntarios de Córdoba, seiscientos sesenta y siete del de Montevideo, y trescientas sesenta del cuerpo de Usares, sino también para vestir el cuerpo de Blandengues de caballería y cuanta gente se iba recolectando”²⁴².

Además este asentista el 30 de enero de 1807 fue nombrado por el virrey “para proveer de alimentos y alojamiento á las tropas auxiliares de Buenos Aires que conducía D. Santiago Liniers”.²⁴³ Este abastecimiento de dos demandas diferentes, tripulación de las embarcaciones y tropas por una misma persona, también fue observado en la primera mitad del siglo XVIII, aunque en forma distinta. En esa oportunidad el mismo proveedor abastecía del mismo bien y servicio a las tropas del Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 cuando por el conflicto bélico no salía ningún barco, es decir, cuando una demanda caía.²⁴⁴ En el caso de Magariños, abastece ambas demandas pero no porque una hubiera caído, sino porque las dos fueron contemporáneas.

Varios de los asentistas, tal vez por todo lo que la Corona les había brindado a partir de sus contratos y demás negocios que gracias a ellos pudieron lograr, fueron defensores del poder Real en Montevideo. Este apoyo al Real servicio se pudo ver en los préstamos dados al mismo por parte de varios de ellos; Magariños en el año 1806 con motivo de la invasión inglesa al Río de la Plata “puso a disposición del gobierno la suma más alta del empréstito, seis mil pesos plata”²⁴⁵, Francisco Antonio Maciel 2.000 pesos²⁴⁶, también otorgó plata aunque sin conocerse el monto, José Battle y Carreó (el asentista de Marina al momento del conflicto)²⁴⁷. Otra manera de brindar el apoyo al Rey fue armando la tropa y la marinería

“D. Mateo Magariños (...) á la cabeza de sus dependientes y criados se presentó en los batallones de marina de su mando el día doce de agosto de dicho año [1810] para contener la conmoción que se experimentó con motivo de haber tomado las principales fortalezas los dos batallones que guarnecían la Plaza, queriendo mutaciones con el Gobierno, por cuyo motivo fue forzoso desembarcar la tropa de marina, y armar la marinería, para cuyo efecto le entregó cuarenta fusiles, diez y ocho pares de pistolas, y diez y seis sables que tenía en su fragata la Manuela, y con lo cual se armaron otros tantos hombres; cuyos servicios, así como los que suministró con sus luces en aquel día y siguientes, facilitaron los medios de apaciguar a los malcontentos”²⁴⁸.

Enviando en 1811 víveres a España en su fragata Pastora “D. Mateo Magariños (...) entregó gratuitamente por sí, y á nombre de sus hijos, doscientas barricas con carne salada y lenguas de la

²⁴¹ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 5 vuelta.

²⁴² AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 7.

²⁴³ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 7 vuelta.

²⁴⁴ Ver capítulo 4 de la presente tesis.

²⁴⁵ Aguerre Core, 2006, pág. 27.

²⁴⁶ Aguerre Core, 2006, pág. 27.

²⁴⁷ Aguerre Core, 2006, pág. 27.

²⁴⁸ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 9.

mas superior calidad, doscientas docenas de lenguas secas retobadas u quinientos quintales de carne tasajo”²⁴⁹.

Llegado el momento de la revolución en Buenos Aires, Montevideo se debatía entre si debía o no unirse al accionar de la capital virreinal. Magariños en 1810 “peroró los justos motivos que mediaban para no entrar ciegamente en la absoluta unión que se opinaba por los mas de los concurrentes”²⁵⁰, acto por el cual este asentista “resultó sufrir (...) algunos insultos de varios particulares, tanto en público como en secreto, por sugetos de mala fe y adictos á la Capital”²⁵¹. Cuando Montevideo fue ocupada por Buenos Aires en el año 1814, el día 15 de julio, según una certificación de don Manuel Vicente Gutiérrez, alcalde de primer voto del Ayuntamiento de Montevideo y gobernador político interino de Montevideo, el asentista Magariños “tuvo que fugar de aquella plaza [Montevideo] dejando en ella su familia y comodidades de su casa (...) confiscándole por este hecho sus bienes y posesiones de la campaña”²⁵². Esta fidelidad de algunos de los asentistas a su Rey, fue también observada por Aguerre quien señala que

“Jaime Illa, capitán de milicias y comerciante, y el Dr. Mateo Magariños Ballinas, también poderoso negociante; ambos fueron leales a su rey hasta el final”²⁵³; “Joanicó, Batlle y Carreó, y Magariños, entre otros. Este grupo alentaba una acción política y militar de Portugal sobre el territorio oriental, con la ilusión de que los Braganza reconquistasen las provincias del Plata para Fernando VII”²⁵⁴.

Para muchos de los asentistas revelados, haber ganado los diversos contratos, les sirvió para acceder a una infinidad de negocios y de ganancias. Esto lo tenía claro la Corona pues, como argumenta Torres Sánchez para ella “estaba fuera de duda que el asiento era una pantalla para desarrollar un sin número de negocios”²⁵⁵. Ejemplo de esto en el Río de la Plata fueron Mateo Magariños, a quien sus paisanos de la colonia reverenciaron como el “rey chiquito” por su poder económico.²⁵⁶ Fue, además de asentista, abogado, comerciante, saladerista, naviero, armador de embarcaciones corsarias y prestamista, “las actividades corsarias y el abastecimiento de la Marina le proporcionaron relevantes utilidades, que reinvertió en la producción industrial, el comercio y la actividad naviera”²⁵⁷. Francisco Antonio Maciel, “integrante montevideano de la élite mercantil (...) fue naviero, saladerista, procesador de sebos, traficante de esclavos, asentista, hacendado,

²⁴⁹ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 9 vuelta.

²⁵⁰ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 9 vuelta.

²⁵¹ AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 9 vuelta.

²⁵² AGNU, AP, caja N° 105, carpeta 7, folio 11 vuelta.

²⁵³ Aguerre Core, s/d, pág. 333.

²⁵⁴ Aguerre Core, s/d, páginas 335 y 336.

²⁵⁵ Torres Sánchez, 2002, pág. 62.

²⁵⁶ En Sala de Touron, 1968, pág. 149.

²⁵⁷ Bentancur, 1997, pág. 22.

importador y exportador”²⁵⁸. Fue también asentista de velas de sebo (ganó los remates de este asiento por los períodos 1790-1795 y 1795-1800). Aquí se puede ver cómo los “anexos elaboratorios”²⁵⁹ de esa gran empresa que fue el saladero también rindieron sus frutos en este gran mercado que era el abastecimiento de la Marina. Además, este “múltiple actor” el 5 de octubre de 1798 ganó junto a don Eugenio Vega, por el plazo de 3 años, el asiento del abasto de carne, yerba, sal, ají para “los presos de esta Real Ciudadela”²⁶⁰ y de velas de sebo “para las luces de los cuarteles, guardias y destacamentos de esta Plaza y su jurisdicción”²⁶¹. Maciel, el 12 de noviembre de 1804 gana nuevamente el mismo asiento pero esta vez él solo²⁶². Por su parte, a Manuel Vazquez “ya desde el año 1773 se lo mencionaba (...) como vivandero, a la vez que por esa misma época saló carnes para la corona, explotó sus campos, compró varios bienes raíces, se vinculó con el negocio corsario”.²⁶³ Por último, José Batlle y Carreó si bien fue “panadero, almacenero, naviero, asentista de víveres, contratista de diezmos, comerciante ultramarino”²⁶⁴, no tuvo la suerte de los anteriores pues su asiento ocurrió en plena invasión inglesa al Río de la Plata, lo que le ocasionó grandes pérdidas:

“apenas hecho cargo el asiento, la toma de Buenos Aires por los británicos le hizo perder 3000 fanegas de trigo ya compradas allí (...) ocupada Montevideo al año siguiente, los agresores dañaron su establecimiento de La Aguada (...) los sucesos de 1810 (...) con un bloqueo que demandó cada vez más provisiones (...) le impidió acceder por abastecimientos al mercado bonaerense”²⁶⁵.

Batlle y Carreó, como sostiene Bentancur, “careció de fortuna en sus negocios y terminó arruinado”²⁶⁶, para este asentista “la oportunidad de su asiento fue tan sólo causa de enormes pérdidas”²⁶⁷.

3.4. Los asientos de Herrería y Cerrajería

Al salir a remate este asiento primero se detallaba todo lo que se necesitaría para los 5 años que duraría el contrato, luego se especificaban los precios que se estaban pagando por esos productos,

²⁵⁸ Bentancur, 1997, pág. 26.

²⁵⁹ Para ampliar esta idea ver Sala de Touron, 1968, pág. 149.

²⁶⁰ AGNU, EGH, caja 36, exp. 18, folio 1.

²⁶¹ AGNU, EGH, caja 36, exp. 18, folio 1.

²⁶² AGNU, EGH, caja 74, exp. 164, folio 1. Primeramente a este asiento se lo habían dado a José Ramirez, pero la Real Hacienda se lo interrumpe “atento el conocido perjuicio que de el resulta a la Real Hacienda comparado con el anterior que ha corrido a cargo de don Francisco Antonio Maciel” y se lo da a Maciel. AGNU, EGH, caja 74, exp. 164, folio 5.

²⁶³ Bentancur, 1997, pág. 18.

²⁶⁴ Bentancur, 1997, pág. 24.

²⁶⁵ Bentancur, 1997, pág. 201.

²⁶⁶ Bentancur, 1997, pág. 24.

²⁶⁷ Bentancur, 1997, pág. 201.

según el asiento vigente hasta ese momento. Por último se escuchaban las nuevas propuestas y se daba por ganado el remate al interesado que propusiera el precio menor.

Al frente de este asiento estuvieron Domingo Zulaybar²⁶⁸, José Molas²⁶⁹ y Agustín Adames²⁷⁰.

La guerra, cosa común para el Río de la Plata en la época virreinal, estaba prevista en los contratos de los asentistas. En una nota de noviembre de 1800, presente en el remate del asiento para ese momento, Manuel de Ezquerria (Ministro principal de Real Hacienda de Marina y de los Bajeles del Río de La Plata) sostiene que

“sería condición expresa en el remate de que las posturas que se hagan, sean bajo los precios contenidos en el antecedente manifiesto, con la baja del tanto por ciento que tengan a bien hacer los postores; y de que en atención a que este remate se verifica en la estación de la actual presente guerra por lo que será motivo de que los postores no se dieran a hacer sus mejoras, se prevendría que los precios a que quede el asiento en el día del remate por la actual guerra seguirán hasta cuatro meses después de cumplido el en que se publique la paz en este puerto y haciendo sus mejoras con concepto a continuarlo en tiempos de paz, harán sus posturas bajo la condición de que cesarán y volverán a continuar después de pasados estos cuatro meses si se publicase la guerra con alguna potencia marítima que impida el libre comercio con nuestra península como se experimenta en la presente estación, que continuará el asiento a los precios en que ahora se remate”²⁷¹.

En este asiento, al igual que lo analizado en los remates para el asiento de víveres, no se presentaron postores en el primer llamado aunque en este rubro al menos podemos inferir la razón de esta actitud ya que Molas (el asentista en curso) dejó claro que la guerra lo había perjudicado en su actual contrato “respecto en la actual guerra, he padecido bastantes perjuicios (...) esto no se oculta a la alta veneración de Su Magestad, por tanto suplico a S.S. que por un efecto de su vondad, me miren con atención en la preferencia a ella, siendo de superior agrado de S.S.”²⁷². Por estos perjuicios causados por la guerra es que deja constancia que a “los quatro meses de haver publicado la paz, se deverá hacer otra nueva contrata”²⁷³.

También en estos asientos de herrería y cerrajería, los asentistas intentaron volver a ganar los contratos. Es el caso de Molas, a quien por causas no conocidas se le termina el contrato e intenta (con bastante ímpetu) recuperarlo, aunque no lo logra, ya que luego de pelear con varios

²⁶⁸ Fallecido antes de culminar su quinquenio iniciado en 1785, culmina el mismo su pasante Juan de Ruedas. Bentancur, 1997, pág. 198 y nota 23 de la pág. 223.

²⁶⁹ AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

²⁷⁰ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 103 a 117.

²⁷¹ AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

²⁷² AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

²⁷³ AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

postores el remate, lo termina ganando Agustín Adames.²⁷⁴ Primeramente, Adame ofrece dar el asiento por los precios de la contrata del año 1796 con baja del 30% en toda obra sin distinción por lo respectivo a Herrería y Cerrajería, lo relativo a Calderería lo daría al mismo precio que el anterior asentista (Molas) con rebaja de 4 reales en cada pieza. Luego Molas hace una nueva oferta en cuanto a los precios de Calderería, pero “oído el rematador Adame, se declaró por la Real Junta en auto de once de septiembre de mil ochocientos dos, no haver lugar á la mejora hecha por Molas por no deverse dividir las obras”²⁷⁵. El herrero Molas vuelve a insistir con nuevas propuestas “se obligaba a hacer toda obra negra de martillo y nueva como pernos, argollas, zunchería (...) a dos reales libras (...) toda la obra nueva que tubiese trabajo de lima, y se comprehende en la citada relación re Herrería se le havia de abonar á dos y medio reales la libra”²⁷⁶, que comprendían precios más bajos para cualquiera de los tres rubros presentes en el contrato. La Junta admite los nuevos precios propuestos por Molas, pero se presenta Francisco Gándara, también maestro de Herrería de Montevideo, quien sabiendo de la aceptación de la Junta a los nuevos precios de Molas dijo “que tomaba este asiento vajo los mismos precios y condiciones propuestas haciendo la baja, ó mejora de un diez y ocho por ciento, en toda obra nueva, y el veinte y uno por ciento en toda obra compuesta”²⁷⁷. Enseguida Molas dijo “que se obligava a tomar este asiento en los precios ya asignados con la rebaja de un diez y nueve por ciento en toda obra nueva, y el veinte y uno por ciento en la compuesta”²⁷⁸. Gándara no mejora la postura y se separa del remate argumentando que él no podía hacer más baja. Nuevamente se presenta en la Junta Agustín Adame y hace postura a precios más bajos que los estipulados por Molas para el año 1796. Molas ofrece bajar más su postura. Otra vez Adame baja su oferta, ahora con una rebaja del 25% en toda obra nueva; el 26% en las obras de Herrería y Cerrajería. Molas vuelve a bajar su propuesta ofreciendo el 27% menos en toda obra nueva y el 28% en las compuestas, quedando la calderería al mismo precio. Hay una contraoferta de Adame quién ofreció tomar el asiento de herrería y cerrajería de una y otra especie a los precios de la contrata del año 1796, con la rebaja de 30% en toda obra sin distinción, quedando la calderería en el mismo precio que estaba. Molas no presenta nueva oferta, por lo que concluye el negociado remate en manos de Adame. Aquí, al igual que lo sucedido en el remate de víveres tan “peleado”, redunda en un beneficio económico para la Real Hacienda, ya que termina el contrato con un precio mucho menor al que había iniciado.

²⁷⁴ En este remate en particular, el contrato era para el asiento de Herrería, Cerrajería y Calderería. AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 103 a 117.

²⁷⁵ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 103 vuelta.

²⁷⁶ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 110 vuelta.

²⁷⁷ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 113.

²⁷⁸ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 113 vuelta.

3.5. Los asientos de velas de sebo

De este asiento y el del apartado siguiente no se encontraron muchos datos, pero es necesario mostrar su existencia en función de presentar las actividades económicas dinamizadas. El asiento de velas de sebo estuvo monopolizado por Francisco Antonio Maciel, él lo proveyó desde 1790 y “lo ejerció prácticamente hasta su muerte”²⁷⁹. No se encontraron todos sus contratos, pero, el segundo contrato, válido para el quinquenio 1795-1800, permite saber que al menos hubo otro postor para quedarse con el asiento, fue don Antonio Buxó, quien ofreció dar por 6 reales y medio cada peso de velas, compuesto por cuarenta y ocho velas, que debían constar de 12 libras y media de sebo blanco de buena calidad y bien fabricadas; mientras que Maciel se queda con el contrato al proponer dar el mismo producto por 5 reales y medio.²⁸⁰ En el tercer contrato ganado por Maciel, se puede observar que, al igual que para los asientos de víveres y de herrería y cerrajería, no se presentó nadie el día que estaba estipulado el remate y hubo que celebrarlo al día siguiente; la particularidad es que sólo Maciel se presenta al mismo. También en el mismo contrato, al igual que en los de víveres y herrería y cerrajería, se pudo observar cómo la guerra incidía en ellos pues Maciel manifestó que

“se obligaba a tomar este asiento por el término de cinco años prefijados bajo las condiciones propuestas en los cinco artículos del pliego de condiciones (...) dando a siete reales el peso de velas de sebo durante la guerra por la escasez que se experimenta del pabilo, y a 6 reales si se publicase la paz”²⁸¹ explicó que “el precio de seis reales le comenzarán a correr a los dos meses de la publicación en esta plaza [de la paz]: que la arroba de sebo en pan ofrecía darla a razón de diez reales de buena calidad en cuyo precio no podía hacer variación de tiempo de guerra a tiempo de paz, sino que había de ser todo uno”²⁸².

Como se observó anteriormente, Maciel, este múltiple empresario, además de ser asentista de víveres, también monopolizó para la misma época el abasto de velas para el presidio y los cuarteles, guardias y destacamentos de Montevideo y su jurisdicción.

3.6. Los asientos de medicinas simples y compuestas

El asentista ganador de este asiento, debía proveer a los buques de guerra que de cuenta del rey se movilizasen en el puerto de Montevideo.

El primer asentista revelado para este rubro fue un boticario de Buenos Aires, Francisco Salvio Marull, representado en el remate por Francisco Estrada, luego este último, boticario de

²⁷⁹ Bentancur, 1997, pág. 198.

²⁸⁰ AGNU, ex AMH, caja 241.

²⁸¹ AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

²⁸² AGNU, ex AHM, caja N° 245, carpeta 31.

Montevideo, pasó a ser el próximo titular en 1792²⁸³. En 1802 lo vuelve a tomar Estrada haciendo la rebaja del 18 por ciento menor de los precios señalados en el arancel. El asiento era por el término de 5 años y corría desde el primero de septiembre de 1802. El boticario cerró el contrato por la cantidad de 2.000 pesos fuertes y aseguró que “cumplirá puntual y exactamente con el referido asiento”²⁸⁴, la Junta expresa que de no cumplirlo debería el asentista como su fiador cumplir con lo que contra él “se determine y juzgue en el particular [contrato] y a pagar cualesquiera pena o multa que en esta razón se le imponga”²⁸⁵.

3.7. Reflexiones finales

Los asentistas de Marina fueron uno más de los tantos actores económico-sociales en el espacio rioplatense destinados a la satisfacción de las demandas que el complejo portuario rioplatense exigía como zona portuaria.

De todos los asientos, el de la provisión de víveres fue el más importante. Su función era proveer las raciones con que se mantenían las tripulaciones y guarniciones de la Armada real en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos.

La cantidad de bienes incluidos, las complejas cadenas de producción y comercialización involucradas para que lleguen a sus consumidores, la relación que había que tener con el entramado institucional para alcanzar los contratos, convierte a estos actores en un excelente mirador para abordar diversas problemáticas relacionadas con la historia económico-social del Río de la Plata virreinal. Ellos tenían un papel preponderante en la concreción efectiva de la dinamización que la circulación ultramarina y la Corona generaban para la economía regional.

Por ejemplo, para proveer el bizcocho (principal alimento de la dieta tanto de marinos como de soldados), entran en juego análisis de la producción agraria con procesos de producción, empaque y distribución. El tema del bizcocho también permitió ver la presencia de autoridades preocupadas por la calidad de la prestación de los servicios por los que pagaba, lo que sin duda traducía un interés por el bienestar de marineros y soldados. Así aparece la dimensión institucional de este rubro, en la obtención y/o renovación de los contratos entraban en juego todos los elementos típicos de la monarquía española, favores, contra-favores y un éxito de los actores en sus objetivos derivados de su inserción en la redes de relaciones que hacían funcionar a la monarquía.

²⁸³ Bentancur, 1997, pág. 198 y cita 4 pág. 221.

²⁸⁴ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 80.

²⁸⁵ AGNU. Protocolos de Marina. Fianza de buques. 1803-1804, folio 80 vuelta.

El estímulo a la producción regional se observa en la estructura productiva que debían tener los asentistas para poder en muy tiempo cumplir con la satisfacción del importante número de raciones solicitado. Hubo individuos que tuvieron establecimientos propios para proveerse por su cuenta de los víveres necesarios para la ración diaria reglamentaria, o al menos con buena cantidad de los víveres presentes en ellas; pero al mismo tiempo cuando estos establecimientos no fueron suficientes para afrontar las exigencias de aprovisionamiento, los asentistas supieron contar con una densa red de proveedores para abastecerse de aquello que no podían producir. A pesar de que no estaba formalmente permitido el establecimiento de subcontratos, el importante volumen del bizcocho hizo que en la práctica buena parte fuera provista de esa manera.²⁸⁶ Al considerar las enormes cantidades que cada asentista debía abastecer y el trabajo que la cadena productiva y de comercialización del mismo generaba, resulta lógico que se haya subcontratado el rubro dado que había que producir grandes cantidades en poco tiempo. Con estas prácticas de subcontratos se establecían a su vez diversas jerarquías de asentistas, ya que estos subcontratistas, integrarían una segunda línea de abastecimiento.

Los asentistas de víveres, dado los grandes volúmenes de trigo que se necesitaban para hacer los panificados de los cinco años que duraba su contrato, se convertían en acopiadores de trigo, llegando en casos de escasez de granos a ser los únicos que contaban con el cereal; un ejemplo de ello es cuando ni siquiera los panaderos tenían para poder hacer el pan necesario para Semana Santa y el Cabildo recurre al asentista Vázquez para solicitarle un préstamo de trigo. También se pudo seguir comprobando la importancia económica y política que tenía el negocio del aprovisionamiento de bizcocho pues en Montevideo, al igual que en Buenos Aires en épocas anteriores, el Cabildo recurrentemente prohibía abrir panaderías, para asegurar el negocio y la ganancia de estos asentistas y su red armada de provisión.²⁸⁷

Algunos asentistas armaron también su propia red de transporte para asegurarse el traslado de los víveres y demás géneros desde su lugar de producción, recolección o compra, hasta el muelle.

Vínculos y contactos con las autoridades e instituciones implicadas en las decisiones destinadas a los contratos de asientos o a los abastecimientos en sí, permitieron a varios asentistas

²⁸⁶ Hay que recordar que los asentistas siempre debían tener listas 20.000 raciones ordinarias. No se han encontrado quejas por desabastecimiento, reclamos o motines por hambre de las embarcaciones de la Armada. Tampoco se han hallado casos declarados de tripulación muerta en altamar por hambre. Hay que pensar que con el abastecimiento de estas raciones se está jugando la supervivencia de estas personas en el mar (un viaje a España por ejemplo duraba un promedio de 120 días) y que buena parte de la economía del Río de la Plata colonial giraba en torno al éxito del viaje de estos barcos. Seguramente algún fraude en la cantidad y la calidad hubo, pero no en cifras descomunales, pues cuando los hubo (al menos en lo concerniente a calidad) fueron denunciados.

²⁸⁷ Red de provisión en las que tal vez podrían estar implicadas algunas de esas “viudas y pobres” que el cabildo decía defender.

sacar ventajas en sus negocios, monopolizar determinado rubro del abasto o conseguir préstamos para sus empresas. Para muchos, haber ganado los diversos contratos les sirvió para acceder a una infinidad de negocios y de ganancias. La mayoría de los “grandes asentistas” desarrollaron multiplicidad de negocios, muchos relacionados entre sí: asentistas, comerciantes, saladeristas, navieros, prestamistas, armadores de embarcaciones corsarias; y los llevaron delante de manera exitosa²⁸⁸; salvo Batlle y Carreó a quien la coyuntura política y económica del momento le perjudica y termina en la ruina.

Los asentistas montevidianos pudieron maximizar beneficios extendiendo sus abastecimientos a otros rubros además de la Marina pues hubo quienes más allá de proveer la Armada Real abastecieron los buques correos y se dedicaron a proveer de víveres y demás pertrechos a las tropas presentes en el Río de la Plata en el momento de validez de su contrato. Este abastecimiento de dos demandas diferentes: tripulación de la navegación ultramarina y tropas por una misma persona, también fue observado en la primera mitad del siglo XVIII, aunque de distinta manera. En esa oportunidad el mismo proveedor abastecía del mismo bien y servicio a las tropas del Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 cuando por el conflicto bélico no salía ningún barco, es decir, cuando una demanda caía. En el caso del asentista montevidiano, abastece ambas demandas contemporáneas.

A través de sus contratos, redes y volúmenes de bienes provistos, los asentistas permiten entrar al mundo de la producción de bienes y/o servicios y percibir, aunque de modo difuso, los sectores sociales ajenos a la elite.

²⁸⁸ Por ejemplo Francisco Antonio Maciel, además de la enorme cantidad de empresas que cumplía (fue naviero, saladerista, procesador de sebo, traficante de esclavos, asentista, hacendado, importador y exportador), también monopolizó para la misma época el abasto de velas para el presidio y los cuarteles, guardias y destacamentos de Montevideo y su jurisdicción; coronando de esa manera un negocio por demás prometedor.

Capítulo 4. Los conflictos bélicos y la dinamización de la economía local

4.1. El sitio de Colonia del Sacramento de 1735 a 1737

4.1.1. Introducción al sitio de Colonia del Sacramento de 1735-1737

El sitio a Colonia del Sacramento, debe incluirse dentro de una etapa conflictiva que se suscitó entre las coronas de España y Portugal, entre los años 1680-1777, producto de la instalación de los portugueses en el año 1680, en las tierras españolas de la Banda Oriental. La primera fundación de Colonia del Sacramento en el año 1680, sólo duró hasta el mes de julio de ese año, cuando el gobernador de Buenos Aires logra expulsarlos. En 1683 el sitio es restituido a los portugueses quienes permanecen allí hasta mayo de 1705. Gracias a la Paz de Utrecht, los portugueses recuperan Colonia del Sacramento en noviembre de 1716. Esta ocupación dura hasta octubre de 1762, pero la expulsión dura poco, hasta diciembre de 1763, cuando la ciudad es restituida. Comienza otro período de ocupación portuguesa que durará hasta el año 1777, cuando serán expulsados de manera definitiva por el resto de la dominación española en el Río de la Plata²⁸⁹.

En la restitución del año 1716, surge la noción de “tiro del cañón”, que establecía que el territorio que podían ocupar los portugueses no excedería al del alcance de los cañones de la muralla de Colonia del Sacramento. Pero la población de Colonia fue creciendo, a la vez que también lo hicieron sus actividades económicas: aumento de la superficie sembrada de trigo y maíz, de la producción de derivados bovinos, los cueros en primer lugar, también de la salazón de carnes y de la producción de jabón, entre otras; lo que llevó a que los portugueses ocuparan cada vez más espacio dentro de la Banda Oriental, extendiéndose mucho más allá de lo que el “tiro del cañón” les permitía²⁹⁰.

En el año 1734, Miguel de Salcedo, el gobernador de Buenos Aires, recibe instrucciones de la Corte española de contener a los portugueses en el radio del “tiro de cañón”, comienzan entonces las tratativas con el gobernador de Colonia del Sacramento, pero no llegaron a acuerdos²⁹¹. Ante ésto, en abril de 1735, Salcedo recibe una real cédula para que sorprendiese y expulsase a los portugueses, dejándolo decidir el momento; si era de inmediato o esperaba las tropas que en España

²⁸⁹ Jumar, en Silva 2004.

²⁹⁰ Jumar, en Silva 2004.

²⁹¹ Torre Revello, en Levene 1940.

se estaban preparando. La primera opción fue la elegida, y el 1 de octubre comienza el sitio a la ciudad de Colonia del Sacramento.²⁹²

Ante el desencadenamiento de la contienda; Buenos Aires, va a apoyar la expedición para desalojar a los lusitanos de Colonia; ya que la extensión de las actividades económicas, especialmente las actividades comerciales y la explotación del ganado bovino portuguesas en la Banda Oriental los perjudicaba. El gobernador Salcedo moviliza sus tropas, las milicias de Buenos Aires y los navíos de registro de Alzaybar convertidos en corsarias. Sin embargo, una vez que los portugueses son desalojados de la campaña, el Cabildo de Buenos Aires comienza a cambiar de actitud; cumple lo más lentamente posible sus deberes, solicita la desmovilización de sus milicias urbanas, y critica al gobernador por sus escasas habilidades militares²⁹³. Cada vez se le hacía más difícil a Salcedo sostener el sitio a Colonia.

Tras menos de un año y medio de conflicto se firma en París una convención entre España y Portugal; el tratado de París del 15 de marzo de 1737, donde se establece que las tropas debían quedar como estaban al momento de llegar la comunicación de la convención²⁹⁴. Comienza luego el Campo del Bloqueo hasta octubre de 1739; en este período, los españoles establecen puestos de guardia destinados a frenar la expansión portuguesa e interferir con la explotación del ganado.²⁹⁵

Como en toda contienda, en la expedición a Colonia del Sacramento, los hombres se iban moviendo de un lado a otro, a la vez que se producían continuamente altas y bajas de soldados y/o milicianos; pese a esto, a partir de datos sobre el número de tropas movilizadas, es posible estimar un total de alrededor de 6.000 individuos destinados al sitio de Colonia del Sacramento.²⁹⁶

Sería interesante establecer qué porcentaje de población representan estas personas dentro del total de la población de la región rioplatense. Pero, dado que no se cuenta con datos confiables que permitan estimar la población de toda la región en su conjunto: Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento, las campañas circundantes²⁹⁷; la estimación del porcentaje de la población

²⁹² Monferini, en Levene 1940.

²⁹³ Jumar, en Silva 2004.

²⁹⁴ Monferini, en Levene 1940.

²⁹⁵ Jumar, en Silva 2004.

²⁹⁶ Para analizar la cantidad de gente destinada al sitio de Colonia del Sacramento: Monferini, en Levene 1940; Avellaneda y Quarleri 2007; Mörner 1968.

²⁹⁷ Estimaciones de la población del complejo portuario más cercanas al momento del sitio a Colonia de Sacramento. **Para Buenos Aires: 1720:** Besio Moreno, 1939, p. 25, estima 9.000 habitantes; **1744:** García, 1986, p. 16, estima 16.091. **Para Montevideo:** Apolant, 1966b, pp. 829-830, para los siguientes años: **1726:** 130/135 habitantes; **1729:** 300; **1747:** 600. **Para Colonia del Sacramento:** Jumar, 2000 [2002], pp. 291-373, estima para **1720**, 1.000 habitantes y para **1744**, 1.700 habitantes.

que representan estos individuos movilizados, se convierte en uno de mis objetivos a futuro, una vez terminadas las estimaciones de población en las que se está trabajando.²⁹⁸

Retomando datos anteriores, por la década de 1730, en que se produjo el sitio, la región Río de la Plata era una sociedad en expansión, estaba conociendo una época de crecimiento económico: articulaba mercados distantes; producía bienes económicos exportables tanto hacia el Atlántico, como hacia tierras dentro de América; comerciaba con los portugueses instalados en Colonia del Sacramento; abastecía a la circulación ultramarina, a las tropas asentadas en el complejo portuario rioplatense o en tránsito hacia otros destinos.

En este contexto, analizar las actividades económicas realizadas por los proveedores del sitio a Colonia del Sacramento, permite establecer la conexión entre la estructura económica de una sociedad en expansión y las prácticas económicas desplegadas por un determinado sector social para sobrevivir.

4.1.2. Las fuentes utilizadas y la metodología de trabajo

Las fuentes trabajadas para acercarse a los gastos totales y parciales del sitio de Colonia del Sacramento y a los proveedores de bienes y servicios para las tropas destinadas al mismo, fueron el Libro de Caja y el Balance General de Don Juan Antonio de Alquizalet, Proveedor de los gastos hechos en la expedición al mencionado sitio, y los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizalet le pagó el producto o servicio.

La fuente base para la presente investigación fue el Libro de Caja²⁹⁹. En el citado libro Alquizalet detalla día por día los gastos hechos en la provisión de víveres, servicios, géneros y pertrechos necesarios para la subsistencia de las tropas del sitio de la Colonia del Sacramento, la ciudad de Montevideo, de las baterías de la Ensenada de Barragán y las de las embarcaciones mayores y menores que sirvieron al Rey durante la contienda, además de los pagos a distintos individuos por los gastos extraordinarios ocurridos en ese momento. Figuran los datos de a quién se le pagó el producto y/o el servicio, la fecha de pago, el bien y/o servicio y a cuánto se le pagó, en casos excepcionales se menciona también el lugar de residencia del proveedor.

Se debe recordar que este trabajo persigue una aproximación cuantitativa a una realidad imposible de medir o cuantificar; y, si se tiene en cuenta que el objetivo particular es poder tener un acercamiento a los proveedores directos, a quienes produjeron y brindaron determinados bienes y servicios; se debe prestar atención a las limitaciones que la fuente presenta.

²⁹⁸ Aunque ya hay avances muy alentadores para Montevideo y zonas aledañas. En esta enorme tarea están María Inés Moraes y su equipo de investigación radicado en la Universidad de la República, en Uruguay.

²⁹⁹ AGN, IX 4-4-2.

Una de ellas es que en el libro de caja figura el nombre de a quién le están pagando ese producto o servicio; lo que no quiere decir que sea la persona que lo haya producido o provisto. Otra limitación es que muchos pagos están registrados a nombre de un funcionario de la época, y no de los proveedores. Ejemplo: Don Jose de Echauri, capitán de la Artillería, a cargo de las providencias para la artillería y los pertrechos de guerra; o los innumerables pagos al guarda almacén Don Francisco de Zevicos.

Otra limitación es que en el libro de caja figuraban pagos a determinados proveedores, mencionando todos los datos anteriormente expuestos, pero no indicaban a qué producto en particular respondía ese importe en esos casos.

Para atenuar estas limitaciones de la fuente, se procedió a cruzar los datos del Libro de Caja con los datos registrados en el Balance General del citado proveedor³⁰⁰. En éste, están asentados los bienes que fueron suministrados al Proveedor General, ordenados por producto, brinda la fecha, el proveedor, y la cantidad entregada del mismo; pero resta un dato importantísimo que es el valor pagado por cada uno de ellos, tampoco consta el importe total de los mismos.

Una información muy valiosa que sí aporta este Balance, son los datos de cargo y data de los productos; en el cargo figuran a quién Alquizalet le pagó el producto, y en la data a quién se lo entrega para su distribución. La mayor cantidad de las entregas de víveres y/o géneros por parte del Proveedor Alquizalet son para los lancheros; quienes tuvieron un rol fundamental en el aprovisionamiento del sitio, llevando los productos a las zonas donde fuesen necesarios: la Banda Oriental, las distintas compañías de soldados de número de la ciudad, a Montevideo, a la Ensenada de Barragán, entre otras.

Por último, la fuente más rica y fructífera para este trabajo son los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizalet le paga el producto o servicio.³⁰¹ Estos recibos aportan la mayor cantidad de datos: fecha del pago (en algunos casos la fecha en que se suministró el bien o servicio y la cantidad de días trabajados); nombre del proveedor o de a quién se le están pagando esos víveres, géneros, pertrechos o servicios; producto y cantidad entregado; importe individual (en algunos casos donde se mencionan más de un producto) importe total en todos los recibos. Todas estas informaciones contenidas en esta tercera fuente, fueron cruzadas con los datos de las anteriores fuentes.

Pese a esas limitaciones, las fuentes permitieron obtener un total general de los gastos ocasionados por el sitio y revelar, mediante el seguimiento de la satisfacción de las diversas

³⁰⁰ AGN, IX 4-4-2.

³⁰¹ Estos recibos individuales se encuentran desordenados en varios legajos: AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

demandas, la dinamización que la contienda pudo originar en las distintas esferas económicas: la local, la americana extra regional o la extra americana; a la vez que se pudo registrar cada uno de los aprovisionamientos realizados por cada proveedor involucrado en la satisfacción de las distintas demandas. Una vez que se identificaron cada uno de estos proveedores de bienes y servicios, para empezar a reconstruir las redes de relaciones puestas en acción para satisfacer las respectivas demandas, se investigó sobre sus vidas en diccionarios biográficos, censos, padrones, fuentes judiciales, entre otras.

En el anexo documental número 1 se incorporaron las tablas donde se puede observar los diversos abastecedores con su bien y/o servicio provisto, en algunos casos se especifica también su cargo o lugar de residencia, el día de la entrega o el pago del mismo, si se le está pagando por pieza, por día, por mes, por tarea terminada, el destino del bien y/o servicio, en el caso de insumos muchas veces se indica para qué trabajo se usaría, entre tantos datos por demás interesantes para analizar la sociedad y la economía del momento.

4.1.3. La importancia económica de la satisfacción de las demandas evidenciadas en el sitio a Colonia del Sacramento en relación con las exportaciones legales salidas por el espacio rioplatense

Para tener una relación económica de lo que la satisfacción de las provisiones para el sitio de Colonia del Sacramento pudo representar en la economía rioplatense, se analizó el importe total del gasto realizado en la contienda, comparándolo con las exportaciones legales salidas por el espacio rioplatense en ese momento. El total gastado en la contienda es de 226.619,44 pesos.³⁰² Esta cifra podría considerarse de mínima, ya que son aquellos gastos declarados que se pagaron en Buenos Aires, y no implica que sean todos los gastos que este sitio ocasionó. Se debe pensar que se está trabajando sobre los gastos de una guerra, y en una guerra si bien hay pérdidas, también hay ganancias en cuanto a los bienes que se pueden arrebatar al enemigo. En esta contienda los españoles se apoderaron de las producciones y/o productos –que no eran pocos– que los portugueses tenían en la campaña de Colonia del Sacramento, en la zona de extramuros, fuera del límite del “tiro del cañón”; zona que correspondía a España. El gobernador de Colonia del Sacramento, Vasconcellos, describe esas pérdidas: cosechas de trigo, producción de legumbres, 240 propiedades, tahonas, molinos, fábricas de ladrillos, al menos una fábrica de cal, 45 esclavos-

³⁰² Cabe recordar que la unidad monetaria del presente trabajo es pesos de 8 reales y que para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la siguiente fórmula: $n,00 \text{ pesos} = [x \text{ pesos} + (y \text{ reales}/8) + z \text{ maravedís}/272]$. El total general surgió de la adición de todas las partidas contenidas en el Libro de Caja del Proveedor y Tesorero de la Expedición a Colonia del Sacramento.

labradores, viñas y frutales.³⁰³ Más allá de las pérdidas expuestas por el gobernador, hay que pensar en el ganado del que los españoles se podían haber apoderado, ya sea cimarrón o aquellos que los portugueses criaban para la obtención de cueros y otros derivados bovinos, las tareas agrícolas, el transporte y la alimentación de la población; pensar en los cueros; en los ovinos; en las aves de corral; en las mercancías importadas, que seguramente había en varias de esas propiedades perdidas por los portugueses.

Si se compara las cifras del total de gastos llevados adelante en el sitio (los 226.619,44 pesos), con las resultantes del comercio alto peruano del momento, las cifras rioplatenses pueden parecer insignificantes. Si en cambio se las analiza en función de la cantidad de víveres, géneros, pertrechos y/o servicios que el Río de la Plata debía abastecer, comparándolas con las cifras de las exportaciones legales que por este puerto salían en esos años, se puede observar que los gastos generados por este sitio a Colonia del Sacramento no fueron tan insignificantes. Como se mencionó anteriormente, en la década de 1730 el Río de la Plata está conociendo una época de crecimiento económico. En este contexto y según datos de Jumar³⁰⁴ las exportaciones legales (en metales preciosos y cueros) del puerto de Buenos Aires en el período 1735-1737 salidas por cuenta de particulares por la navegación inglesa y portuguesa (no salen barcos pertenecientes a la navegación española) suman 267.171,63 pesos. Si bien estas exportaciones son el reflejo de toda la circulación del espacio alto peruano que capta Buenos Aires, más las producciones regionales de su economía; y los gastos del sitio es dinero que la administración central tiene que gastar en América y que no puede llegar a formar parte de los envíos de metales preciosos por cuenta de la Real Hacienda; la comparación de ambas cifras demuestra que la suma que los capitales privados del comercio se llevaron durante el sitio es muy cercana al valor gastado en defensa por la Monarquía; además, este dinero que la Corona no se lleva, es dinero que queda mayormente en estos territorios, dinamizando la economía.

4.1.4. Categorías de análisis en las que fue dividido el sitio

Para un mejor análisis, se analizó a los proveedores del sitio de Colonia del Sacramento de 1735 a 1737 dividiéndolos en categorías de acuerdo al producto y/o servicio que proveían. A partir de ello, se pudo establecer que hay proveedores de comestibles, de servicios relacionados con la logística y la gestión del sitio; y de bienes no comestibles y servicios relacionados con el “campamento” de la contienda. Como se observa en el Cuadro 9, se analizó dentro de cada una de estas categorías, qué

³⁰³ Jumar, en Silva 2004.

³⁰⁴ Se agradece al mencionado autor el haber facilitado estos datos.

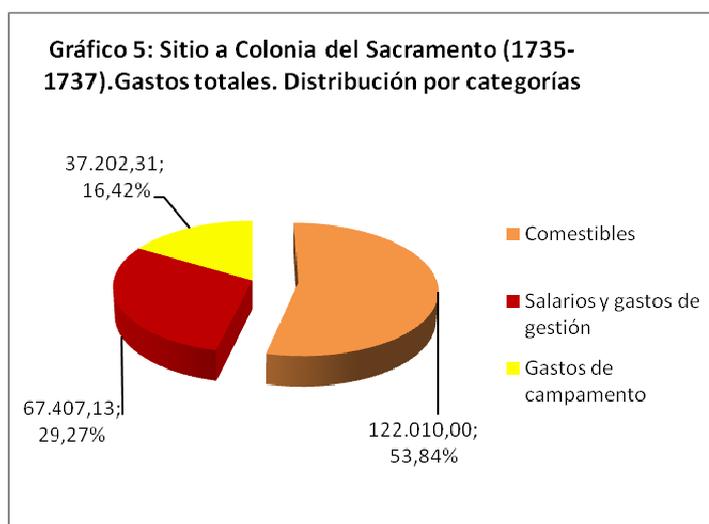
porcentaje de productos y/o servicios eran dinamizadores de las distintas esferas productivas: local, americana extra regional, y extra americana.

Cuadro 9: Gastos totales del sitio, divididos por categorías y porcentaje de las esferas económicas que dinamizan

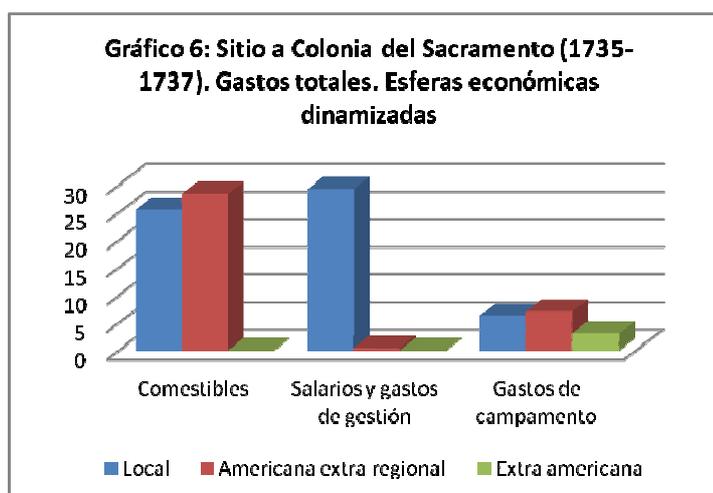
CATEGORÍA	pesos de 8 reales	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan			% del total general
		Local	Americana extra regional	Extra americana	
Comestibles	122.010,00	25,46	28,35	0,03	53,84
Salarios y gastos de gestión	67.407,13	29,27	0,42	0,05	29,74
Gastos de campamento	37.202,31	6,31	7,07	3,04	16,42
TOTALES	226.619,44	61,04	35,84	3,12	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

La información desagregada del cuadro 9 se encuentra en los gráficos 5 y 6.



Fuente: cuadro 9.



Fuente: cuadro 9.

A su vez, cada categoría fue dividida en sub categorías; al tiempo que dentro de cada categoría se analizó la cantidad de servicios y/o bienes provistos y el peso económico de las

provisiones de los abastecedores de ese rubro. Estos cuadros serán presentados en el análisis especial de cada una de las categorías en las que se dividió el sitio, trabajadas en un capítulo aparte cada una de ellas.

4.2. Categoría Comestibles

4.2.1. Los comestibles

Como puede observarse en el cuadro 9 y gráfico 5, del total general gastado en el sitio a Colonia del Sacramento, los pagos realizados a proveedores de bienes comestibles representaban 53,84%. Es decir que más de la mitad de la plata absorbida por la contienda fue destinada a pagar a los proveedores de bienes comestibles; aproximadamente la mitad del dinero destinado a pagar los comestibles dinamizó directamente la esfera económica local.

No sólo la provisión por parte del Tesorero Real es la única fuente de alimento en esta contienda. Además de aquellos productos o producciones que los españoles pudieron arrebatar a los portugueses, se encontraron casos de abastecimiento de alimentos en el lugar donde se reclutaba a la gente que luego se trasladaría al sitio. El hecho de que las tropas vinieran hacia el Río de la Plata con los productos necesarios para su abastecimiento parece haber sido común; Marcela González expresa en referencia a los requerimientos de cordobeses por parte de la gente de Buenos Aires para ayudarlos en su defensa, que los cordobeses no concurren (excepto en 1680 por Colonia del Sacramento) y que, “en las restantes seis convocatorias, el cabildo avisó a los vecinos, se hicieron los alardes, se mantuvo a la población en estado de alerta pero, como máximo, se solicitó a los encargados de organizar las fuerzas el listado de las necesidades para abastecerlas”³⁰⁵.

Los víveres son suministrados por parte del Proveedor Real a las compañías de naturales y pardos destinadas a la expedición a Colonia de Sacramento, a las compañías de la Ensenada de Barragán, a las del camino del Carcarañá, a los soldados asentados en Montevideo, y a todas aquellas tropas intervinientes en la contienda (esta provisión podría denominarse “oficial”).

No se pudo establecer si tenían estas tropas una dieta diaria reglamentaria como sí la tuvieron las tripulaciones de los navíos.³⁰⁶ Se pudo encontrar semejanzas en el caso del bizcocho, principal alimento de soldados y marinos; el cálculo fue realizado por deducción de cantidades de producto entregadas, para determinada cantidad de hombres, para x cantidad de días; la ración diaria de bizcocho para las tropas era de 16 onzas, o sea una libra por persona, mientras que a los

³⁰⁵ González 1995, pág. 38.

³⁰⁶ Ver nota 78, ración diaria reglamentaria de los tripulantes de los navíos pertenecientes al servicio real.

marinos le suministraban 18 onzas. La yerba y el tabaco, no fueron elementos constitutivos de la dieta de los tripulantes, pero sí de los soldados; la cantidad entregada a las tropas es la misma para ambos productos, 2 onzas por persona, por día. No se tuvo la misma suerte de poder establecer la cantidad suministrada diariamente, de sal, ají y leña (que junto con el bizcocho, la yerba y el tabaco son los productos que regularmente y en mayor cantidad se suministraban para las tropas) ya que las entregas de estos productos eran muy dispares en cantidad con respecto a igual cantidad de hombres.³⁰⁷

Si bien se tiene el dato de la cantidad de bizcocho, yerba y tabaco diario que posiblemente consumían las tropas, sería inviable realizar en este trabajo el cálculo de la cantidad de estos productos necesarios para el abastecimiento de determinada cantidad de hombres, al estilo del cálculo que se hizo para las tripulaciones de los navíos³⁰⁸, ya que no era en esta guerra la provisión “oficial” la única fuente de aprovisionamiento de los productos.

Como puede observarse en el cuadro 10, la categoría ‘comestibles’, fue además dividida en sub categorías, para poder analizar con mayor detalle los gastos ocasionados según la clase de comestibles y las diversas esferas económicas que dinamizaban.

Cuadro 10: Gastos de la categoría “comestibles”, divididos en sub categorías

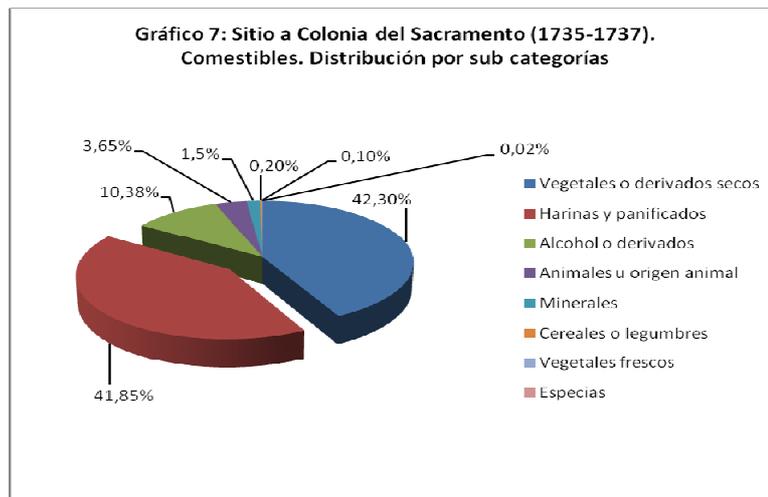
sub categorías	pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% del total general	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	americana extra regional	extra americana
Vegetales o derivados secos	51.583,69	42,30	22,76	0,00	22,76	0,00
Harinas y panificados	51.060,44	41,85	22,53	22,53	0,00	0,00
Alcohol o derivados	12.664,25	10,38	5,59	0,00	5,59	0,00
Animales u origen animal	4.461,56	3,65	1,97	1,97	0,00	0,00
Minerales	1.837,94	1,50	0,81	0,81	0,00	0,00
Cereales o legumbres	240,38	0,20	0,11	0,09	0,00	0,02
Vegetales frescos	133,75	0,10	0,06	0,06	0,00	0,00
Espicias	28,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,01
Total Comestibles	122.010,00	100,00	53,84	25,46	28,35	0,03

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

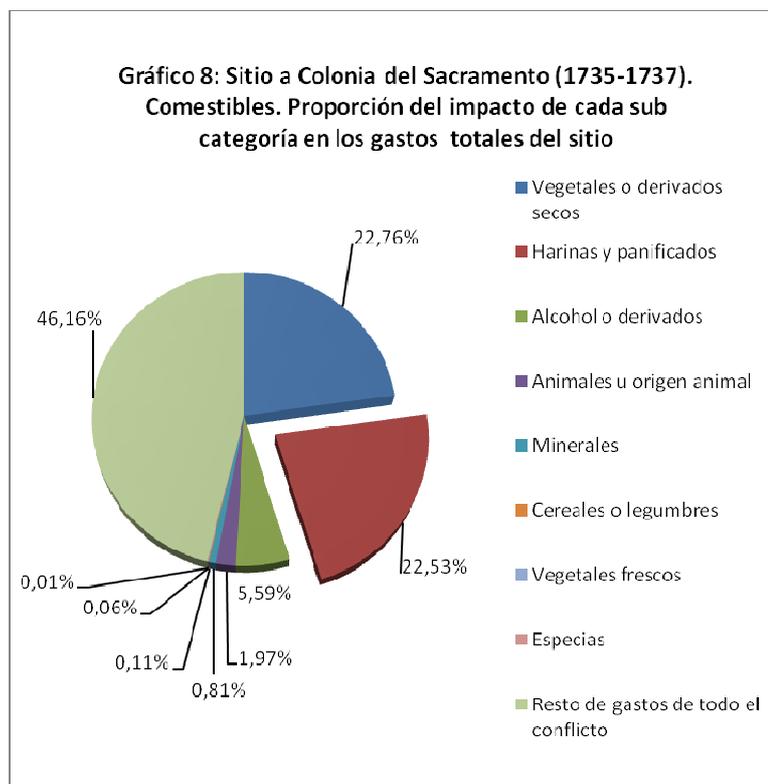
La información desagregada del cuadro 10 se encuentra en los gráficos 7, 8 y 9.

³⁰⁷ Hay cientos de entregas de productos a lo largo del período en que duró el sitio, las mismas se encuentran esparcidas en todos los legajos, en la parte de data del Proveedor, o sea a quién el Proveedor Real le dio el producto para su distribución, ver AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

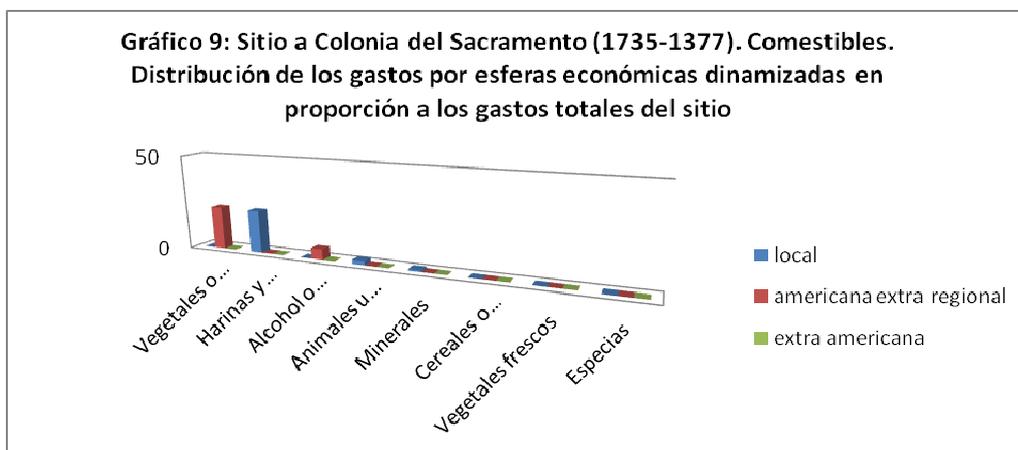
³⁰⁸ Jumar et all [2004] 2006.



Fuente: cuadro 10.



Fuente: cuadro 10.



Fuente: cuadro 10.

En la sub categoría “Vegetales o derivados secos”, que representa 42,30% del total de los comestibles se han incluido el tabaco, la yerba, el ají, el azúcar blanco, las pasas de uva y de higo.

Estos productos en su mayoría fueron suministrados por el Proveedor Real, aunque también se encontraron casos de abastecimiento de yerba en el lugar donde se reclutaba la gente que luego se trasladaría al sitio: el 16 de marzo de 1736 hay un pago por 35 arrobas de yerba³⁰⁹ que entrega Francisco Rodríguez Vela en Corrientes para el suministro de las tropas que venían para el Campo de la Colonia³¹⁰; también se pudo hallar el caso de la provisión de tabaco por parte del mayordomo de la Cofradía Nuestra Señora del Escapulario en Corrientes, para las tropas que venían desde esa zona hacia el sitio³¹¹. Luego, en otros recibos del 12 de abril de 1736 se detallan los diferentes gastos que causaron el arreo de estos caballos desde Santa Fe hasta la zona de Colonia, donde además del pago a un capataz que estaba a cargo del traslado, del pago de los peones que venían con él, del pago a los peones que andaban en las canoas por los ríos ayudando a pasar la caballada para la otra banda del río Paraná; se tuvo también la previsión de llevar consigo tabaco, yerba, reses, no sólo para su consumo, sino también para “dar a los indios charrúas infieles para que no hagan daño en la caballada”.³¹²

Todos estos comestibles categorizados como “Vegetales o derivados secos” son de producción americana extra regional³¹³; por ende, la compra de los mismos para luego brindar el abastecimiento de forma “oficial”, o el aprovisionamiento de las tropas en el lugar de origen o de reclutamiento de éstas, fue otra esfera económica externa al complejo portuario rioplatense, que el sitio de Colonia de Sacramento pudo dinamizar. También deben sumarse a esta dinamización económica ocasionada por estos bienes, los gastos en transporte, cuidado y/o almacenamiento de estos productos desde su zona de origen hasta la llegada a manos de las tropas.

La sub categoría “Harinas y panificados” representa 41,85% del total de los comestibles. En ella se han incluido: el bizcocho ordinario y el blanco, el pan, el bizcochuelo, la harina sin especificar, la harina ordinaria cernida y la harina floreada.

Esta sub categoría es de producción netamente local³¹⁴; dato interesante para poder analizar la dinamización en la esfera económica local que este sitio generó en el complejo portuario rioplatense.

³⁰⁹ Para recordar: 1 quintal = 4 arrobas = 100 libras, y un quintal equivale a 45,94 kilogramos.

³¹⁰ AGN, IX 4-4-3.

³¹¹ AGN, IX 4-4-3.

³¹² AGN, IX 4-4-3.

³¹³ Ver entre otros: Garavaglia 1983; Garavaglia y Marchena 2005; Lopez de Albornoz 2002.

³¹⁴ Ver: Garavaglia 1989, 1991, 1993 y 1999; Silva 1968.

Además de la cantidad de harinas suministradas: 469,68 quintales de harina ordinaria³¹⁵, 23 quintales de harina sin especificar y 13,5 quintales de harina floreada (el 4% del total de los gastos de esta sub categoría); hay que pensar en la cantidad de harina necesaria para producir los panificados: los 7.072,64 quintales de bizcocho ordinario, los 562,64 quintales de bizcocho blanco, los 300 panes y las 20 libras de bizcochuelo; que representan 96% de los gastos de esta sub categoría. También en este rubro panificados, hay que agregar, las diferentes esferas económicas que la cadena productiva del bizcocho dinamizó pues, para que llegase el bizcocho a manos de las tropas, 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.³¹⁶

Excepto unas pocas entregas, dadas por individuos de Montevideo³¹⁷, la mayoría de los bizcochos ordinarios fueron provistos por gente de Buenos Aires. En cambio el bizcocho blanco y el bizcochuelo (alimento de oficiales y enfermos), fueron suministrados totalmente por porteños. Por su parte el pan fue provisto por un panadero francés, Andrés Renier, que estaba en Montevideo y que proveyó pan para los señores oficiales que comieron en la mesa del Señor gobernador desde el día 22 de noviembre hasta fin de febrero de 1736; como también harina para el abasto de los oficiales de las tropas del sitio³¹⁸. En el caso de las harinas, la mayoría fueron provistas por gente de Buenos Aires.

“Alcohol o derivados”: representan 10,38% del total de gastos en comestibles. En esta sub categoría se han incluido: el vino, el aguardiente y el vinagre.

Todos estos comestibles son de producción americana extra regional³¹⁹; la compra de los mismos para luego brindar el abastecimiento de forma “oficial” fue otra esfera económica externa al complejo portuario rioplatense, que el sitio de Colonia de Sacramento pudo dinamizar. También deben sumarse a esta dinamización económica ocasionada por estos bienes, los gastos en transporte, cuidado y/o almacenamiento de estos productos desde su zona de origen hasta la llegada a manos de las tropas.

³¹⁵ Para facilitar la presentación de las cantidades de harinas y panificados entregadas, se redujeron las cantidades de quintales-libras al sistema decimal a partir de la fórmula $n,00 \text{ quintales} = [x \text{ quintales} + (y \text{ libras}/100)]$.

³¹⁶ Mencionadas en el capítulo 2, apartado 2.3.1 de la presente tesis.

³¹⁷ Tomás de Aquino Ribero, doña María Casilda, Don Lorenzo Calleros, Luis de Sosa Mascareña, doña Juana Casilda, doña María Tejera y don Blas de los Reyes.

³¹⁸ AGN, IX 4-4-3.

³¹⁹ Ver Amaral 1990; Palomeque 2006; Rivera 2006.

“Animales u origen animal”: representan 3,65% del total de gastos en comestibles. En esta sub categoría se han incluido: reses, novillos, quesos, huevos, gallinas, perdices, tasajo, carneros y terneras.

El ganado vacuno es el alimento animal en el que más se gastó, representa 89,55% de lo gastado en alimentos animales o de origen animal. Se suministraron reses, novillos y terneras. Además de enviarse para las tropas asentadas en el Campo de la Colonia, se suministraban en los demás lugares donde hubiese tropas o gente afectada a la contienda. Hubo una distribución “oficial” a cargo del alférez Francisco Serrano quien recibía el ganado suministrado por la gente de Buenos Aires, y lo entregaba diariamente de a cuarto o medio cuarto de res por viaje, a cada compañía, a las diversas lanchas que cruzaban para la zona de Colonia, o para los demás lugares cercanos donde hubiese compañías asentadas que necesitasen carne. También se pudieron recuperar recibos sueltos firmados por dueños de estancia, donde se les pagaba por x cantidad de ganado que entregaron a tropas que iban pasando por sus campos; un ejemplo es el recibo del 7 de enero de 1736 que Diego Matias de Araoz le firma a Don Pedro Bermudez por haber recibido de este último 40 vacas para “el gasto de los 500 indios que iban para Montevideo”³²⁰; otro ejemplo es la nota del 10 de marzo de 1736 que firma el Alférez Don Miguel Pintola donde expresa “... como es berdad e sacado de la estancia de Don Bermudez para el abasto de esta Guardia de los Soldados en dos ocasiones dies reces...”³²¹; otro caso “se han muerto para la manutención de la guardia de Caballería que se mantuvieron en la casa de Lara en el pago de la Magdalena, 21 reses vacunas que se han sacado de la estancia del capitán Don Ambrosio Giménez”³²². Otro aporte de ganado es la provisión del mismo desde el lugar donde venían las tropas o desde donde se trasladaban otros bienes; un ejemplo es el ya mencionado acarreo de caballos desde Santa Fe hasta la zona de Colonia, donde se tuvo la provisión de llevar consigo tabaco, yerba, reses, entre otros productos.³²³

No debe haber sido menor el aprovisionamiento por parte de españoles (al menos en los primeros meses de la contienda) del ganado vacuno portugués suelto por el campo.

Un dato sorprendente es el tasajo pues, si bien en pequeñas cantidades (3 quintales), es suministrado para el consumo en una guerra donde la provisión “oficial” de ganado fresco no era escasa, al contrario parecía ser muy regular.

La producción de carneros, perdices, gallinas y huevos, pese a que hayan sido suministrados en cantidades pequeñas, también dinamizó la economía local.

³²⁰ AGN, IX 4-4-3.

³²¹ AGN, IX 4-4-3.

³²² AGN, IX 4-4-3.

³²³ AGN, IX 4-4-3.

Por último, los 17,8 quintales de queso, más las 172 piezas suministradas, son también representativos de la dinamización que las provisiones necesarias para el sitio, provocaron en la economía del Río de la Plata; desde tener las vacas para conseguir la leche, tener quien ordeñe la vaca, quien haga el suero para producir el queso, conseguir los insumos necesarios para ese suero, hacer los moldes para los quesos; y una vez terminado el producto, proveerse de los contenedores adecuados para trasladarlos. Al igual que los otros productos, deben sumarse a esta dinamización económica ocasionada por estos bienes, los gastos en transporte, cuidado y/o almacenamiento desde su zona de origen hasta la llegada a manos de las tropas.

Se pudo observar que todos los comestibles de esta sub categoría animales u origen animal, fueron producciones que dinamizaron la economía local.

“Minerales”: representan 1,50% del total de gastos en comestibles. En esta sub categoría se incluye la sal, el único producto comestible de origen mineral suministrado para las tropas.

La gran cantidad de sal entregada para el poco menos de año y medio que duró el sitio no es poca cosa. Seguramente para obtener las 3133 arrobas y 36 libras de sal, se tuvo que movilizar desde Buenos Aires –lugar desde donde se organizaban las expediciones– mucha plata, muchos hombres, muchas carretas, entre tantos gastos que los viajes a las Salinas Grandes en busca de este bien generaron.³²⁴

Puede observarse entonces, que la sal es otro comestible que dinamizó la economía local.

“Cereales o legumbres”: representan 0,20% del total de los gastos en comestibles. En esta sub categoría se incluyen: las miniestras, el frangollo, los garbanzos y el arroz.

Las miniestras³²⁵ fueron cultivadas por propietarios y arrendatarios en pequeñas tierras, quintas y chacras que se encontraban en la región norte de la ciudad, desde lo que hoy es el barrio de Belgrano hasta la boca del río de Las Conchas, donde actualmente es el puerto del Tigre; comprendía además una parte de la zona centro-norte llegando hasta lo que hoy se conoce como Santos Lugares en la periferia de la capital porteña.³²⁶ Hay informaciones que señalan que la ciudad de Buenos Aires también se abastecía de miniestras de diferentes regiones: el arroz de Brasil, los garbanzos de Chile, los porotos de Mendoza.³²⁷

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

³²⁴ Sobre estas expediciones ver: Mayo, 2000; Taruselli, 2003.

³²⁵ Productos de chacras y quintas: porotos, garbanzos, frijoles, habas, ojitos negros, (¿lentejas?).

³²⁶ Garavaglia, 1989.

³²⁷ Mayo, 2000.

de los sacos para el almacenamiento y los transportes necesarios para que las miniestras lleguen a destino.

Dado que las cantidades de miniestras, garbanzos y frangollo³²⁸ suministradas para el abastecimiento del sitio no son tantas, tal vez la provisión de estos productos sea producción local proveniente de esas pequeñas tierras, quintas y chacras cercanas a Buenos Aires; por lo que estos productos sean unos de los tantos comestibles que dinamizaron la economía local del complejo portuario rioplatense. El arroz en cambio, es una producción extra americana, que en esta contienda es provista por el mismo proveedor que suministra las especias y ambas producciones son pedidas para la cocina de la enfermería del Hospital volante de la campaña.

“Vegetales frescos”: representan 0,10% de los gastos totales de comestibles. Se incluyen en esta sub categoría: las cebollas, los ajos, los repollos, las lechugas y los tomates.

Son comestibles frescos, destinados a durar poco debido a la falta de frío y las dificultades para su óptima conservación. Estos alimentos frescos fueron suministrados a los enfermos del Hospital volante de la campaña. Si bien sus cantidades son casi insignificantes con respecto al resto de los alimentos consumidos en el sitio, no dejan de ser un ejemplo más de cómo esta contienda dinamizó la economía local; pues todos estos comestibles frescos son de producción rioplatense.

“Especias”: representan 0,02% del gasto en comestibles. Se incluyen en esta sub categoría: la pimienta, el calvo de comer (clavo de olor) y la canela.

Como se mencionó anteriormente, estas especias, al igual que el arroz y los vegetales frescos, fueron solicitadas por el cirujano mayor del Hospital volante de la campaña. Estas especias, al igual que el arroz son los únicos comestibles provenientes de economías extra americanas que se suministraron para el abastecimiento del sitio a Colonia del Sacramento.

Resumiendo información, de todos los comestibles analizados, aquellos de producción local regional que podrían haber dinamizado más directamente la economía rioplatense representan 25,46% del total general gastado en el sitio de Colonia del Sacramento. Los de producción americana extra regional suman 28,35% y los productos provenientes de economías extra americanas aportan 0,03% del total gastado en el sitio.

³²⁸ Granos quebrantados de cereales y legumbres.

4.2.2. Análisis de los proveedores de comestibles, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones

Se han podido identificar 165 proveedores de bienes comestibles para esta contienda. Se debe resaltar que estos 165 eran proveedores a los que Alquizaleta les paga el producto; algunos de ellos por los montos de entregas parecen ser proveedores productores, es decir que ellos mismos los hayan cultivado y/o realizado; otros parecería imposible que sean los productores de esos bienes, o al menos deberían haber tenido una tremenda estructura productiva atrás para poder satisfacer semejantes cantidades de productos; otros, por la diversidad de bienes que abastecen parecen ser intermediarios entre los productores y los destinatarios de los distintos productos. Por lo tanto, deben haber sido mucho más de 165 las personas involucradas en las cadenas productivas de los comestibles destinados a las tropas.

Sería interesante establecer qué porcentaje de población representan estas personas dentro del total de la población del complejo portuario rioplatense. Pero, como se mencionó para el análisis general de los proveedores del sitio, dado que no se cuenta con datos confiables que permitan estimar la población de todo el complejo portuario rioplatense en su conjunto: Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento, las campañas circundantes; la estimación del porcentaje de la población que representan los proveedores de servicios, se convierte en uno de mis objetivos a futuro, una vez terminadas las estimaciones de población en las que estamos trabajando.

La distribución por sexo de los proveedores estaba relativamente equilibrada, 53,30% eran hombres y 46,70% mujeres. De los proveedores masculinos, 63,63% no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta, 35,23% sí lo tenían y 1,14% no contaban con datos que permitieran saberlo. Por la parte femenina, 92,2% eran “doñas”, mientras que 7,80% no lo eran.³²⁹

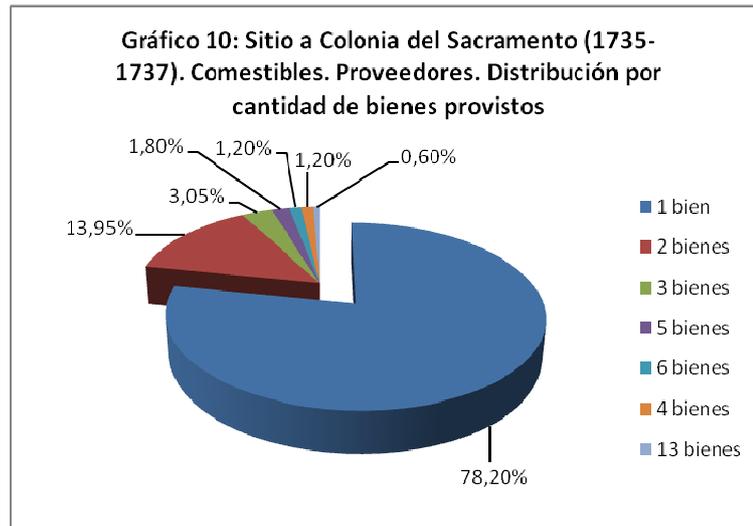
Cuadro 11: Proveedores de la categoría “comestibles”, distribuidos por cantidad de bienes provistos y peso económico de sus provisiones

Bienes provistos	Cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del sitio
1	129	78,20	56.741,81	46,50	25,04
2	23	13,95	31.319,81	25,67	13,82
3	5	3,05	10.397,81	8,52	4,59
5	3	1,80	9.369,75	7,68	4,13
6	2	1,20	7.277,81	5,97	3,21
4	2	1,20	2.983,57	2,45	1,32
13	1	0,60	3.919,44	3,21	1,73
Total	165	100,00	122.010,00	100,00	53,84

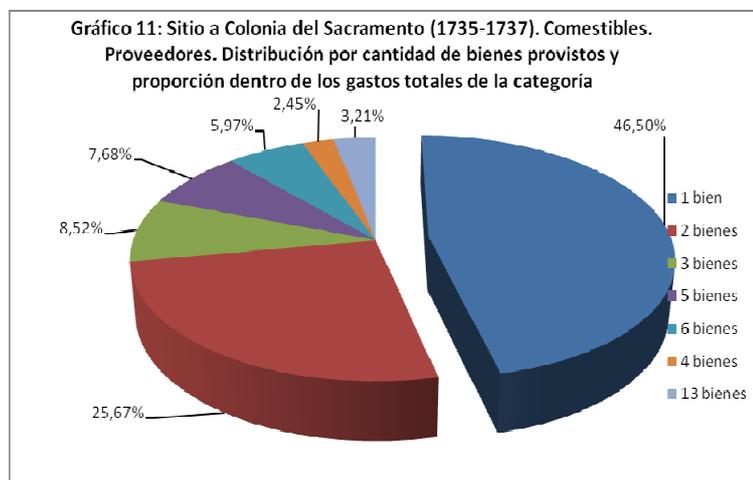
Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

³²⁹ La atribución o no del calificativo “don” o “doña” se pudo observar tanto en los escritos del Libro de Caja, como en el Balance General, como en los innumerables recibos sueltos que Alquizaleta les hacía firmar a cada proveedor por las diversas entregas de su producto.

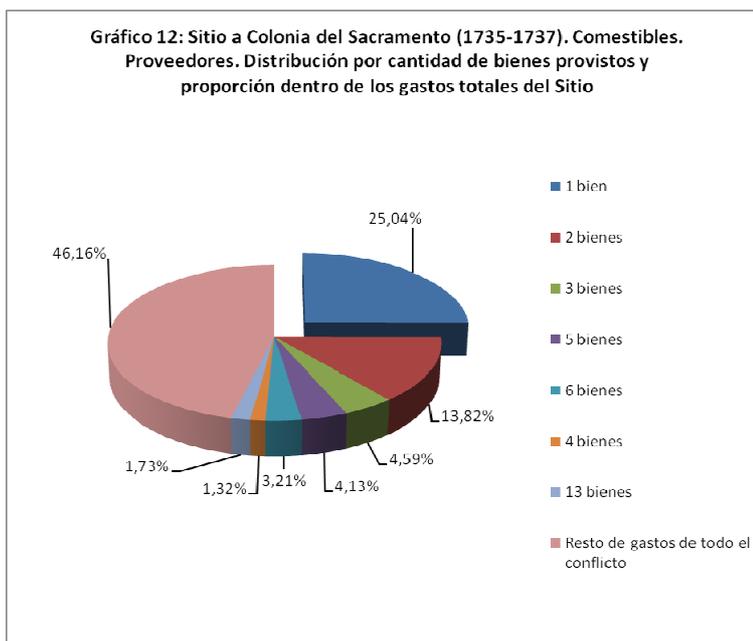
La información desagregada del cuadro 11 se encuentra en los gráficos 10, 11 y 12.



Fuente: cuadro 11.



Fuente: cuadro 11.



Fuente: cuadro 11.

Analizando los datos del cuadro 11 y sus respectivos gráficos, se observa que 78,20% de los proveedores proporcionó un solo bien. De estas cifras se puede inferir cierto grado de especialización en el complejo portuario, ya que es mucha la gente que en el Río de la Plata (129 de un total de 165) vivió de abastecer un solo producto. Estos proveedores con sus provisiones se llevaban casi la mitad de la plata total para la categoría comestible. También se pudo observar el gran peso económico de estos “mono-proveedores” en relación a los gastos totales del sitio, ya que representaban un cuarto del total de esos gastos.

Los proveedores especializados en la provisión de 2 productos (13,95% del total de proveedores), proveyeron comestibles relacionados entre sí; los casos más característicos de esta especialización de productos fueron los proveedores de bizcocho ordinario y bizcocho blanco, ya que 10 de los 23 proveedores de 2 bienes fueron proveedores de ambos bizcochos (al margen de que nueve de estas 10 hayan sido mujeres). Otro ejemplo lo constituyeron los proveedores de vino y aguardiente, 5 de un total de 23 proveyeron estos dos productos asociados, entre ellos Esteban Lomez³³⁰ y Juan de Monterola.³³¹ Hay quienes abastecieron conjuntamente bizcocho ordinario y harina ordinaria; tabaco y yerba; gallinas y huevos³³², entre otras entregas. Sus provisiones económicamente fueron importantes, alcanzaron a sumar 25% de los gastos realizados en comestibles.

También estaban relacionados los comestibles entregados por los proveedores que abastecieron 3 bienes distintos (3,05% del total de proveedores). Se puede observar la relación en el caso de María Santuchos³³³, proveedora de bizcocho ordinario, harina ordinaria cernida y harina floreada. María Santuchos es una vieja conocida, la “vimos” también aportando sus servicios en los navíos de registro, cosiendo colchones, lavando ropa y proveyendo bizcochos para las tripulaciones de los barcos³³⁴. En la expedición al sitio de Colonia del Sacramento vuelve a aparecer entregando bizcocho, pero también abasteciendo distintos tipos de harina, comestible ligado al rubro panificados. Por ende, no estoy en condiciones de asegurar si esta señora es una de “mis entrañables y buscadas bizcocheras”, o es una más de las tantas personas que supo aprovechar las distintas

330 Censado en 1738, con esquina y casa edificada en 35 varas en cuadro, en que vive con su mujer y ocho hijos, en esa esquina su tienda que el mismo administra (subrayado propio), en Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810, t. X, [Padrones] publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, 1920-1955, pág. 223.

331 En el padrón de 1744 figura censado como “natural de Vizcaya, como de 40 años, viviendo en la zona de la barranca del río, en un cuarto de doña Catalina Moron, junto a otros mercaderes tratantes que están de viaje” (subrayado propio). [Padrones] t. X, pág. 464 y 465.

332 Es el caso de Felipe García, quien además de proveer gallinas y huevos, también provee cueros de novillos y de carneros, grasa, sacos de cuero. Figura censado en el padrón de 1744 con casa propia, con 50 años, casado con doña Francisca Flores, tiene una hija llamada María Josefa y un huérfano llamado Juan Antonio Santos de 9 años. [Padrones] t. X, pág. 451.

333 En el padrón de 1738, figura censada como parda, con casa propia. [Padrones] t. X, pág. 263.

334 AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

posibilidades económicas que el puerto brindaba y ser un “poco de todo” según las circunstancias. Las demás entregas no parecen haber tenido tanta relación entre sí entre los 3 bienes, aunque sí entre dos de ellos; por ejemplo, Andrés Renier, un panadero francés de Montevideo, proveyó tabaco, harina y pan³³⁵; Don Bernardo Casafus abasteció reses, tabaco y yerba³³⁶; Don Antonio de Rueda, entregó yerba, vino y aguardiente.³³⁷ Este proveedor, al igual que varios de los asentistas analizados en el capítulo 3, seguramente también contó con una red mercantil fuera del espacio rioplatense que incluiría una serie de engranajes vinculados con el mercado urbano: comercio interno, regional, interprovincial; que le permitió conseguir estos productos de origen americano extra regional, necesarios para la contienda.

Con respecto al 1,80% de los proveedores de 5 bienes, se nota en un proveedor el grado de especialización: Lorenzo Mongelos, fue el único proveedor de vegetales frescos del sitio, entregando cebollas, ajos, repollos, lechugas y tomates³³⁸. En otros proveedores no todos los productos estaban relacionados; es el caso de Francisco Serrano, quien proveyó bizcocho ordinario y reses, terneras, carneros y tasajo, todos estos últimos productos animales o de origen animal.³³⁹ Pedro Morales, además de entregar sal, fue un abastecedor de varios productos de origen americano extra regional, entregó tabaco, ají, vino, aguardiente³⁴⁰.

El 1,20% de los proveedores que abastecieron de 4 productos a la contienda, lo integraron Juan Bautista Penasco, único proveedor de arroz, pimienta, clavo de comer y canela, todos estos comestibles fueron destinados al Hospital volante que se instaló en Colonia del Sacramento³⁴¹; y Don Francisco de Zevicos, guarda almacén de artillería, quien entrega bizcocho ordinario y blanco, harina ordinaria cernida y sal.

³³⁵ En cuanto a Andrés Renier está clara su especialización, ya que la misma fuente brinda los datos de su oficio y del lugar de residencia.

³³⁶ Don Bernardo Casafus es uno de los proveedores ajenos al espacio rioplatense, él es un capitán de Guerra de Corrientes, que vino al sitio con tropas desde allá y les suministró los comestibles mencionados.

³³⁷ Es muy posible que don Antonio haya sido uno más de los proveedores intermediarios, y no un productor especializado en la producción y/o elaboración de esos bienes, ya que los productos provistos por él eran comestibles de origen extra americano, bienes que no se producían en el espacio rioplatense.

³³⁸ Dado lo específico de sus provisiones, Lorenzo sí parece ser un proveedor productor, ya que abastece comestibles frescos, destinados a durar poco, debido a la falta de frío y las dificultades para su óptima conservación. Estos alimentos fueron suministrados a los enfermos del Hospital volante de la campaña. De la provisión de tomates no indica la cantidad, pero sí que fue una sola entrega. Las cebollas y los ajos los proveyó juntos, separados en dos entregas con tres meses de diferencia una de otra (6.500 cebollas y 4.000 ajos en la primera entrega, 8.500 y 3.400 respectivamente en la otra). Las 400 lechugas y los 100 repollos también los proveyó en una misma entrega.

³³⁹ El alférez Francisco Serrano (a cargo la distribución “oficial” de carne para el sitio). Fue censado en 1738, “con casa propia, con esquina y pulpería en ella y en frente tahona, un esclavo, y tiene 35 varas el sitio de frente con el fondo correspondiente”. [Padrones] t. X, pág. 194. También Francisco Serrano fue proveedor de los navíos de registro. AGN, IX 43-1-4 leg. 7, exp. 3; IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2; IX 43-1-10, leg. 13, exp. 2.

³⁴⁰ Su situación es similar a la de Don Antonio de Rueda, proveyendo varios bienes que no se producían en el espacio rioplatense.

³⁴¹ Seguramente tampoco Juan Bautista Penasco fue un proveedor productor, ya que los bienes por él provistos eran unos de producción americana extra regional y otros de producción extra americana.

El otro 1,20% de los proveedores lo constituyeron quienes entregaron 6 productos: Francisco de la Trinidad, proveedor de bizcochuelo, vino, aguardiente, queso, miniestra y garbanzos; y Don Andrés Pacheco Malaver: tabaco, ají, bizcocho ordinario, vino, aguardiente y sal. Este último también entrega para el sitio muchísimos productos más que no son comestibles.

Por último, 0,60% del total de proveedores, lo conformó Juan Alvarez de Salas, el proveedor más diversificado. Entregó yerba, ají, pasas de uva, pasas de higo, azúcar blanco, pan, vino, aguardiente, vinagre botijas, perdices, queso, sal y garbanzos.³⁴²

Por el peso económico de sus provisiones, se pudo observar que los proveedores más diversificados, aquellos que entregaron entre 3 y 13 bienes, no tuvieron tanta importancia económica como los proveedores de uno o dos comestibles; los porcentajes del total general de gastos de la categoría comestibles de estos proveedores oscilan solamente entre 8,52 y 3,21% del total de dinero gastado en la categoría.

4.2.3. Los proveedores de bizcocho ordinario

El bizcocho ordinario es el comestible que más se proveyó para la contienda. Se suministraron 7.072,64 quintales³⁴³ contenidos en 3.312 sacos³⁴⁴. Económicamente, las entregas de este bien suman 43.192,31 pesos; 35,40% del total gastado en la categoría comestibles, a la vez que representan 19,05% del total de la plata gastada para cubrir los pagos de todo el sitio.

Como se mencionó anteriormente, el bizcocho ordinario fue de producción netamente local, y excepto unas pocas entregas, dadas por gente de Montevideo, la mayoría de los bizcochos ordinarios, fueron provistos por gente de Buenos Aires.

Muchos fueron los proveedores de bizcocho ordinario para esta contienda; se identificaron 108 personas cobrando distintas sumas por los bizcochos por ellos entregados; es decir que 65,45% de los proveedores de comestibles del sitio eran proveedores de bizcocho ordinario.

La distribución por sexo entre estos abastecedores no estaba tan equilibrada como en el total general de proveedores de comestibles; 32,40% eran “bizcocheros” y 67,60% “bizcocheras”. De los bizcocheros, 65,72% no tenía el calificativo “don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta, mientras

³⁴² También fue uno de los proveedores identificados para los abastecimientos de los navíos de registro. AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2.

³⁴³ Para recordar: 1 quintal = 4 arrobas = 100 libras, y un quintal equivale a 45,94 kilogramos. De modo que en total los 7072,64 quintales equivalen a 324.916,48 kilogramos de bizcocho.

³⁴⁴ No hay una cantidad fija establecida de la cantidad de quintales contenidos en cada saco de cuero, pero el promedio es de 2 quintales por saco.

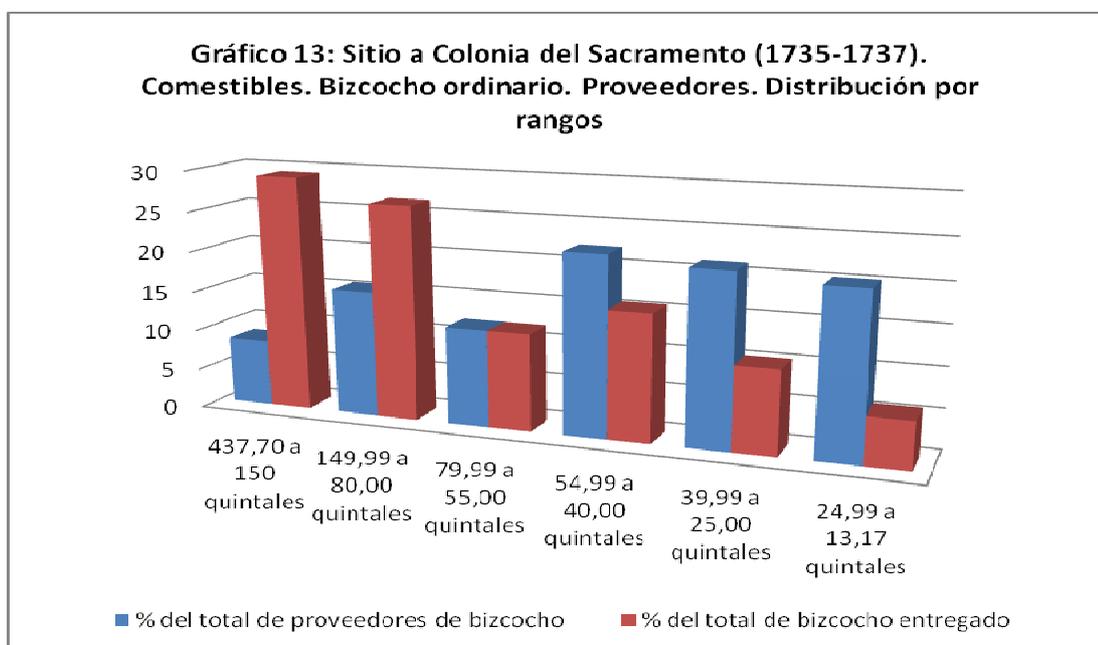
que sí eran “don” 34,28% de ellos. Por la parte femenina, 91,78% eran doñas, mientras que 8,22% no figuraban como tal.

Cuadro 12: Proveedores de bizcocho ordinario, distribuidos por cantidad de producto provisto

Cantidad quintales provista	Cantidad de proveedores	% del total de proveedores de bizcocho	quintales entregados	% del total de bizcocho entregado
437,70 a 150,00	9	8,33	2.068,13	29,24
149,99 a 80,00	17	15,74	1.882,53	26,62
79,99 a 55,00	13	12,04	850,23	12,02
54,99 a 40,00	24	22,22	1.112,68	15,73
39,99 a 25,00	23	21,30	737,92	10,43
24,99 a 13,17	22	20,37	421,15	5,96
Total	108	100,00	7.072,64	100

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

La información desagregada de este cuadro se encuentra en el gráfico 13.



Fuente: cuadro 12.

Fueron apenas 9 (8,33% del total de proveedores de bizcochos) los abastecedores que entregaron el 29,24% del total de bizcochos provistos en toda la contienda. Sus provisiones oscilan entre los 437,70 a 150,00 quintales. Tanto la cantidad de entregas dadas y el volumen provisto en cada una de ellas fueron dispares en este grupo.

Doña Manuela de Ramila fue la mayor proveedora de bizcocho de la contienda, en sólo 3 entregas proveyó 437,7 quintales, contenidos en 245 sacos, es decir 6,19% del total de bizcochos

provistos en todo el sitio³⁴⁵; estas provisiones le redituaron 2.714,25 pesos. Cobró el 15 de septiembre de 1735 por una entrega de 45 sacos de bizcocho ordinario, con 81,23 quintales; a los dos meses, el 22 de noviembre de 1735 vuelve a cobrar por una entrega de 78 sacos con 121,16 quintales.³⁴⁶ La siguiente entrega la realiza con más de un año de diferencia; el 5 de diciembre de 1736, donde cobra por 122 sacos con 234,68 quintales de bizcocho blanco.³⁴⁷

Semejantes cantidades de bizcochos provistas son elocuentes y hasta difíciles de dimensionar. Son muchas las preguntas que esta doña y sus bizcochos generan. Si se toman los datos de la segunda entrega (los 121,16 quintales provistos con diferencia de dos meses con la primera entrega) puede observarse que realizó un promedio de 60 quintales de bizcocho ordinario por mes, es decir, a razón de 2 quintales por día.³⁴⁸ ¿Habría amasado doña Manuela algunos de los tantos bizcochos por ella provistos? ¿Habría sido una producción doméstica? ¿Tal vez fue una producción familiar? ¿Habría dominado doña Manuela todo el proceso productivo? ¿Habría amasado y amasado semejante cantidad de bizcocho o sólo fue quien lo entregó y se encargó de hacerlo hacer, distribuyendo harina y pedidos entre sus bizcocheras y luego pasando a buscar el producto elaborado para después ser ella misma quien lo venda al Proveedor Real gracias a sus contactos?

Contactos a doña Manuela de Ramila no le faltaban, al menos si se toman los datos del padrón de 1744 (padrón más cercano al tiempo del sitio donde esta doña es mencionada); allí figura censada como soltera, viviendo en la casa de don Juan Antonio Alquizaleta, quien fuera 6 años antes el Proveedor Real del sitio. Pero, parece que era grande la hospitalidad de don Juan Antonio, ya que en su casa eran muchas las personas que habitaban. También se mencionan viviendo en dicha vivienda doña Ana de Ramila, esposa de don Juan Antonio Alquizaleta; un sobrino, Don Juan Bautista Alquizaleta, de 32 años (viudo de Lucia de Ramila); doña Antonia Gallegos (sobrina de Manuela); María Josefa (no especifica apellido); y 16 esclavos.³⁴⁹ Suponiendo que Manuela haya vivido en esta casa para los años del sitio, podría pensarse que seguramente usó las manos de alguno de esos esclavos, o tal vez de todos, para producir los bizcochos que luego ella figura cobrando. También Antonia Gallegos entregó en el sitio bizcocho ordinario. El parentesco de Manuela con el proveedor real seguramente le proporcionó ventajas a la hora de conseguir más

³⁴⁵ Para tener una real dimensión de esas cantidades, doña Manuela entregó 20.107,938 kilogramos de bizcocho ordinario.

³⁴⁶ Es decir, que en el corto lapso de dos meses entregó 5.566,09 kilogramos de bizcocho ordinario. Además esta doña en el medio de estos dos meses, el 21 de octubre de 1735, realiza una entrega de 21,12 quintales de bizcocho blanco (970,25 kilogramos de bizcocho blanco).

³⁴⁷ Manuela en el poco más de un año transcurrido entre la segunda y la tercera entrega no se quedó sin realizar aprovisionamientos; proveyó bizcocho blanco: el 11 de enero de 1736 entrega 22 sacos con 41,16 quintales y el 24 de abril del mismo año entrega 18 sacos con 35,52 quintales.

³⁴⁸ Equivaldrían a una producción diaria de 91,88 kilogramos.

³⁴⁹ [Padrones] t. X, pág. 262.

pedidos de bizcochos; a la vez que se puede observar que “las redes de vínculos primarios cuyos núcleos eran las parentelas, constituían para los miembros de los grupos dominantes el principal recurso con el cual organizaban los negocios o, mejor dicho, la propia organización de sus empresas”³⁵⁰.

Al lado de esta particular casa, vivía doña Gregoria de León, quien también entregó bizcochos ordinarios, además de alquilar mensualmente, junto a don Juan Bautista de Alquizalet, don Andrés de Avila y doña Manuela de Ramila, cuartos donde se guardaban las provisiones para trasladar a Colonia de Sacramento. Quizás sea sólo una coincidencia; pero tal vez podría ser un caso donde las “proximidades” ayudaban a conseguir ventajas sobre los demás que no las tienen.

¿Sería posible un sistema deslocalizado de producción? No debe haber sido pequeña la estructura productiva requerida para satisfacer tantas cantidades de bizcochos. Siguiendo con el análisis de la segunda entrega de doña Manuela, los 121,16 quintales entregados con dos meses de diferencia ¿iría haciendo por tandas, entregando sus productos de a poco y después los cobraba todos juntos? Otra opción sería que haya ido haciendo de a poco los bizcochos y los haya ido almacenando hasta entregarlos todos juntos. Si la utilizada era esta última modalidad, esta doña necesitaría aproximadamente un cuarto de 14,5 metros de ancho por 14,5 metros de largo, por 2 metros de altura, para poder guardar los 121,16 quintales de bizcocho.³⁵¹ Puede ser probable que doña Manuela haya ido produciendo y almacenando los bizcochos, tal vez hasta los haya guardado en uno de esos cuartos que ella misma alquilaba para guardar las provisiones del sitio (coronando un negocio más que provechoso).

Otro caso especial lo constituyó doña Ana de Beresosa y Contreras, quien al momento del Sitio era soltera y tenía al menos dos hermanas más: doña Petronila y doña María Josefa, pues en el padrón de 1744, su madre, doña Bárbara de Oliva (viuda), figuraba cesada en la casa principal con sus dos hijas solteras: doña Petronila y doña María Josefa.³⁵² Tanto Ana, como Petronila y su madre doña Bárbara, fueron proveedoras de importantísimas cantidades de bizcocho ordinario. Doña Ana entregó 268,86 quintales, lo que la convirtió en el tercer mayor proveedor de este bien para la contienda. Pero también entregó una tercera doña Beresosa y Contreras, Petrona, seguramente también emparentada con ellas, ya que las entregas de bizcochos de todas estas doñas fueron algunas realizadas el mismo día, y otras muy cercanas en el tiempo. Si se suman las cantidades de

³⁵⁰ Moutoukias, 1992, pág. 1.

³⁵¹ Para guardar un quintal de bizcocho se necesitan aproximadamente 3,40 metros cúbicos. Estos cálculos fueron realizados en base a los bizcochos de hoy: las populares “galletas de campo”; éstas, almacenadas en bolsitas de nylon de un kilogramo cada una, entran aproximadamente 13,5 kilogramos por metro cúbico. Agradezco a la señora Ana de Marquez, panadera de la panadería San José III de Verónica, por haberme ayudado a realizar estos cálculos y por haberme brindado tan amablemente datos significativos de su oficio.

³⁵² [Padrones] t. X, pág. 447.

bizcochos ordinarios realizadas por estas doñas, se obtiene un total de 710,88 quintales, es decir 10% del total del bizcocho entregado para toda la contienda. Además, al igual que Manuela de Ramila, Ana de Beresosa y Contreras entregó importantes cantidades de bizcocho blanco. Un dato curioso es que doña Ana, la doña de este “clan” que más plata obtuvo gracias a la provisión de bizcochos, seis años después se casa con Don Juan Bautista Alquizalet, el escribano de Real Hacienda, Minas y Registros de esta ciudad.³⁵³ Este matrimonio, analizado desde lo declarado por un sacerdote de la Compañía de Jesús en un juicio respecto a la división de bienes de la herencia de don Juan Bautista, puede entenderse como una instancia de movilidad social para doña Ana, ya que ésta (según el sacerdote) “no tenía más que deudas al momento de casarse”.³⁵⁴ Sin embargo, teniendo en cuenta la fortuna que hizo doña Ana gracias a las enormes cantidades de bizcocho por ella provistas, este matrimonio parece haber sido una estrategia más usada por Alquizalet para seguir construyendo lo que Moutoukias llamó “parentelas solidarias” en la vida “empresaria”.³⁵⁵

Si se analiza al **segundo grupo de proveedores**, aquellos cuyas provisiones iban desde los 149,99 a 80,00 quintales, puede observarse que a este sector lo integraban el 15,74% del total de proveedores del sitio, y entregaron 26,62% del total de bizcochos. La cantidad de entregas dadas y el volumen provisto en cada una de ellas también fueron dispares en este grupo.

Doña Petrona Tirado, por ejemplo, proveyó importantes cantidades de bizcocho. Era viuda de Don Antonio Inda, tenía para 1744 varias casas³⁵⁶. Al lado, en una casa vecina vivía doña Francisca Tirado, también proveedora de bizcochos, pero en menor cantidad ¿serían hermanas? Un dato significativo es que ambas cobran su primera entrega de bizcocho cada una, con sólo 14 días de diferencia; el 15 de septiembre de 1735 y el 29 de septiembre de 1735 respectivamente. Ambas para el año 1744 tenían mucha gente en sus casas. Doña Petrona, tenía en su compañía cinco hijos: Juan Bernardo, Juan Bautista, Tomás, Agustina y Juana, esta última casada y con cuatro hijos; un esclavo llamado José y otro llamado Juan; cuatro esclavas, tres llamadas María, otra Clara; una mulata llamada Tomasa y una ama india llamada Juana. En cuanto a doña Francisca, viuda de don Andrés de Astrada, vivía en compañía de una hermana llamada doña Catalina; tres esclavos, llamados Domingo y su mujer María Josefa y su hijo Bernardo; un conchabado indio llamado Sebastián y otra esclava llamada Juana María.³⁵⁷ Si bien el padrón donde se mencionan todos estos datos fue realizado en el año 1744, y ya habían transcurrido nueve años del momento en que las bizcocheras empiezan a proveer los bizcochos; es posible imaginar a toda esta inmensa cantidad de

³⁵³ AHPBA, Real Audiencia, 1751, 5.1.16.5, folio 5 vuelta.

³⁵⁴ AHPBA, Real Audiencia, 1751, 5.1.16.5, folio 282.

³⁵⁵ Moutoukias, 1992, pág. 17.

³⁵⁶ [Padrones] t. X, pág. 445.

³⁵⁷ [Padrones] t. X, pág. 449.

gente que habita las dos casas, amasando y amasando para producir cada vez más bizcochos, para que luego “las doñas” los entreguen a Alquizaleta. Otro dato curioso, es que a la vuelta de una de las casas de doña Petrona vive doña María de Castro, viuda de don Juan Tirado ¿habrá estado emparentado don Juan con Petrona y/o Francisca? Porque él también es un proveedor de bizcocho ordinario; es el quinto mayor proveedor del sitio, con 171,58 quintales provistos. Si bien ya don Juan no está vivo para el año 1744, en su casa también viven muchas personas que, de haber estado para la época del sitio, tal vez hayan amasando y cocinando bizcochos; en su casa figuran censados sus dos esclavos, María y José Antonio; María, una mulata vieja agregada con tres hijos; otra mujer libre agregada Tomasa, casada con Asensio de Agüero, mulato libre y una hija.³⁵⁸

Dentro de este segundo grupo fueron ubicadas cinco proveedoras de apellido Gomez: Isabel, María Josefa, María Nicolasa, María Teresa y Tomasa. Lamentablemente no se pudo identificar si existía algún grado de parentesco entre ambas; aunque, a juzgar por sus entregas, puede pensarse que sí. En el mismo día les pagan a las cinco, en recibos individuales, la primera provisión de bizcochos ordinarios, que fue el 3 de octubre de 1735; la segunda entrega si bien no figura el mismo día el pago, es con menos de 1 mes de diferencia entre una y otra entrega, entre el 18 de noviembre de 1736 y el 14 de diciembre de 1736, y la realizan también las cinco bizcocheras. En cuanto a la tercera entrega, sólo la realizan 2 de ellas: María Teresa y María Nicolasa, en febrero y marzo de 1737 respectivamente. Entre todas proveen 521,17 quintales de bizcocho, es decir 7,37% del total de los bizcochos provistos para toda la contienda.

Doña Juana Casilda fue una de las pocas proveedoras de bizcocho que abasteció desde Montevideo a las tropas intervinientes en el sitio. Entregó 100 quintales en una única entrega. Juana estaba casada con Antonio Mendez, ambos eran naturales de las Islas Canarias e integraron el primer grupo de la segunda colonización canaria.³⁵⁹

La franja de proveedores cuyas provisiones iban desde los 79,99 a 55,00 quintales, la integraban el 12,04% del total de proveedores del sitio y entregaron 12,02% del total de bizcochos. La cantidad de entregas dadas y el volumen provisto en cada una de ellas también fueron dispares en este grupo. Hubo un solo proveedor que realizó 3 entregas, Jacinto Guevara³⁶⁰, proveyó 14,09 quintales el 5 de octubre de 1735, 16,14 quintales el 17 de octubre del mismo año y 32,69 quintales el 25 de diciembre de 1736. Hubo bizcocheras que realizaron 2 entregas, como María Santuchos, que entregó el 22 de octubre de 1735, 22,45 quintales y luego el 5 de enero de 1737 proveyó 16,30 quintales. La mayoría de los proveedores, 61,54% realizó una sola entrega; entre otras, integran esta

³⁵⁸ [Padrones] t. X, pág. 445.

³⁵⁹ Apolant, 1966b, pág. 149.

³⁶⁰ Estaba a cargo de una de las compañías de naturales y pardos enviadas al sitio.

categoría Agustina de Merlo y Ana Margarita de Cosio, quienes entregan 71, 14 quintales y 61,42 quintales respectivamente.

Es interesante resaltar que tanto María Santuchos, como Agustina de Merlo y Ana Margarita de Cosio, fueron también proveedoras de bizcocho para los navíos de registro³⁶¹.

En cuanto al grupo de los proveedores que proveyeron 54,99 a 40 quintales, se puede observar que suman 22,22% del total de los proveedores de bizcocho de la contienda, y que aportan 15,73% de la producción total de bizcocho. Sólo 2 de ellos realizan dos entregas de bizcochos, mientras que el 91,67% restante entrega toda su producción en una sola vez. También entre estas bizcocheras se pudo identificar a una doña ya conocida, Sabina Barragán, también proveedora de bizcocho ordinario para las tripulaciones de la circulación ultramarina.³⁶² Otras proveedoras interesantes de este sector proveedor, fueron Antonia e Ignacia Rodriguez.³⁶³ Ambas, en una única entrega cada una, aportaron casi la misma cantidad de bizcocho, 41,33 quintales la primera y 41,35 quintales la segunda. Además, estas entregas fueron muy próximas en el tiempo, ambas proveedoras entregaron en el año 1736, con sólo 3 meses de diferencia, Antonia el 17 de agosto e Ignacia el 29 de noviembre. Aunque, por su menor cantidad de producción, no integró este grupo, otra Rodriguez, llamada Petrona, entregó bizcocho en fecha cercana a estas dos bizcocheras. Si bien no se pudo establecer si existían lazos de familia entre ambas, los datos anteriores hacen pensar que sí, y que, tal vez, la producción de cantidades no tan elevadas de bizcochos, estuvo en manos de producciones familiares. Como estas bizcocheras realizaron un única entrega cada una, y al año de transcurrido el conflicto, tal vez pueda ser que ellas hayan ido produciendo de a poco los bizcochos y lo entregaron todo junto y firmaron los recibos individuales por esa entrega; o tal vez lo hicieron y lo entregaron de a poco, pero lo cobraron todo junto. Sea como sea, estas cantidades de bizcochos fueron hechas y movilizaron seguramente, a lo largo de toda la cadena productiva, a muchísima gente.

Respecto al **sector proveedor de 39,99 a 25 quintales**, representaban el 21,30% del total de los proveedores de bizcocho del sitio, y entregaron 10,43% del total de los bizcochos de la contienda. Entre estos proveedores, al igual que en la anterior franja de proveedores, sólo 2 personas realizaron 2 entregas, mientras que 91,30% de los proveedores realizó una única entrega. En este sector se identificaron, entre otros, a Matías y Luis Flores; no se pudo establecer si tenían o no parentesco entre ambos, pero los dos realizaron sus entregas de bizcocho ordinario en fechas

³⁶¹ AGN, IX 43-1-10, leg. 13; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2; IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

³⁶² AGN, IX 43-1-10, leg. 13; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2; IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

³⁶³ Ignacia en el padrón de 1744 figura censada como viuda, en su casa principal, en compañía de una niña doña Juana Bautista y un indio llamado Fernando de 40 años de edad, con 6 esclavos y una india. [Padrones] t. X, pág. 361.

muy cercanas en el tiempo, el 20 de octubre de 1736 y el 4 de septiembre del mismo año, respectivamente. Una proveedora particular de este grupo de proveedores fue Juana Gaete, quien, parece que tuvo muchas manos en su casa para trabajar; pues en el padrón de 1744, en su casa figuran

“...una hija llamada María Antonia de 15 años y una mulata llamada María Josepha de 30 años (...) una conchavada forastera santafesina llamada Francisca (...) casada con un mulato cordoves libre llamado Fernando de 24 años y otro conchabado mulato llamado Matheo de 35 años y asimismo tiene consigo por ser criadas en su casa a Theresa Bazan de 50 años con dos hijas la una llamada María de 30 años y la otra Margarita de 15 años. Y otra recogida Mulata llamada María de edad de 20 años (...) y una mulata arrimada llamada Francisca libre de 30 años...”³⁶⁴

Seguramente fueron varias de estas personas las que harina en mano, amasaron y amasaron bizcochos. Una particularidad es que Teresa Bazán, quien vivía con Juana Gaete, también figura cobrando por una entrega de bizcochos, aunque provee una cantidad mayor a la entregada por Juana.

En cuanto al último sector de proveedores analizado, aquellos que entregaron menores cantidades (entre 24,99 a 13,17 quintales), representaron 20,37% del total de proveedores de bizcocho, y aportaron 5,96% de la producción total de bizcochos ordinarios. Todos realizaron únicamente una sola entrega en toda la contienda. Entre estos proveedores se encuentra Pedro Marquez, quien entregó 22,10 quintales; en el censo de 1738 es mencionado como mayordomo del navío San Bruno, y viviendo en un cuarto de la casa del Regidor don Juan de Zamudio.³⁶⁵ Una de las proveedoras de este grupo fue doña Micaela de Aldunate, viuda de don Gabriel de Gayoso, censada en 1738 viviendo en casa propia, bien edificada en 35 varas de frente con 75 varas de fondo con dos cuartos a la calle (uno está alquilado) y con tres hijas.³⁶⁶

4.2.4. Análisis finales

Del total general, los pagos realizados a proveedores de bienes comestibles representaban 53,84%. Es decir que más de la mitad de la plata absorbida por la contienda fue destinada a pagar a los proveedores de bienes comestibles; aproximadamente la mitad del dinero destinado a pagar los comestibles dinamizó directamente la esfera económica local.

Si se analiza sólo la cantidad de dinero gastada en ella, la sub-categoría vegetales y derivados secos es la más importante de la categoría comestibles; pero, dado que los productos

³⁶⁴ [Padrones] t. X, pág. 413.

³⁶⁵ [Padrones] t. X, pág. 225.

³⁶⁶ [Padrones] t. X, pág. 226.

incluidos en esta categoría son de producción americana extra regional, económicamente para el espacio rioplatense, la sub-categoría Harinas y Panificados fue más importante. ¿Por qué? porque los productos panificados (harina ordinaria y cernida, bizcocho ordinario y blanco, pan y bizcochuelo) son de producción netamente local; dato interesante para analizar la dinamización en la esfera económica local que el sitio a Colonia del Sacramento generó en la región rioplatense. Pensando además, que hay que agregar a este impulso económico de la venta de panificados, las diferentes esferas que estos productos dinamizaron.

Pasando a analizar a los proveedores de comestibles, se pudo observar que están quienes por los montos de entregas parecen ser proveedores-productores, es decir que ellos mismos han cultivado y /o realizado el producto. En otros casos parece dudoso que se trate de productores dado que deberían haber tenido una gran estructura productiva para poder satisfacer las cantidades de productos involucradas. Otros, por la diversidad de bienes que abastecen parecen ser intermediarios entre productores y los consumidores de los distintos productos.

Se ha podido inferir cierto grado de especialización en el complejo portuario, ya que es mucha la gente que en el Río de la Plata vivió de abastecer un solo producto, a estos se los denominó “mono-proveedores”, por ejemplo en el caso del sitio a Colonia del Sacramento 78,20% de los proveedores proporcionó un solo comestible. También hubo proveedores especializados en el abastecimiento de dos productos (13,95% del total), los que generalmente estaban relacionados entre sí (los casos de entregas de bizcocho blanco y bizcocho ordinario; de vino y aguardiente); y abastecedores de tres productos relacionados (bizcocho ordinario, harina ordinaria cernida y harina floreada). Más raro fue el caso de un único proveedor de vegetales frescos, quien abasteció cinco comestibles diferentes. Por último, hubo abastecedores de comestibles que fueron “proveedores-intermediarios”, es decir individuos que aportaron bienes de origen extra regional o de producción extra americana. Estos proveedores, seguramente contaron con una red mercantil fuera del espacio rioplatense que incluiría una serie de engranajes vinculados con el mercado urbano: comercio interno, regional, interprovincial; que le permitió conseguir estos productos de origen americano extra regional, necesarios para la contienda. Resulta significativo que la participación de estos “proveedores-intermediarios” es mínima, lo que refuerza la idea de especializaciones en torno a esta actividad dentro de la región.

Se han identificado proveedores de comestibles que brindaron sus productos o producciones tanto para el abastecimiento de las tripulaciones de la navegación ultramarina, como para las tropas.

Sin lugar a dudas, los proveedores de comestibles más significativos son los abastecedores de bizcocho ordinario, el principal alimento de las tropas y de las tripulaciones de la navegación

ultramarina. Un dato muy revelador es que más del 50% de los proveedores de bizcocho fueron mujeres, “las bizcocheras”. En el caso del sitio a Colonia del Sacramento las mujeres representan 67% del total de los proveedores de este bien y económicamente recibieron 20% del total de plata gastada en la contienda. Independiente del género del proveedor de bizcocho, al interior del grupo se observa una notable heterogeneidad en cuanto a cantidades provistas, número de participaciones en el mercado y montos involucrados.

Así, la provisión de bizcocho no estuvo monopolizada por un grupo reducido de proveedores puesto que 8,33% del total de bizcocheros satisficieron alrededor del 30% de la demanda, dentro de este grupo se encuentran las mayores bizcocheras del sitio a Colonia del Sacramento, mujeres que entregan enormes cantidades de bizcocho, con poco tiempo entre una y otra entrega.

Al analizar los padrones de 1738 y 1744 se observa que las bizcocheras de consideración (¿empresarias bizcocheras?) están presentes en unidades habitacionales complejas, en las que además del núcleo familiar se declara la presencia de indios conchabados, esclavas, mujeres libres agregadas, los cuales seguramente fueron quienes hicieron el bizcocho. Una variación del caso lo presentan bizcocheras emparentadas entre sí; como las hermanas Beresosa y Contreras quienes entregaron 10% del total del bizcocho para la contienda.

Será necesario contemplar la posible existencia de una preferencia por la cesión de contrato de bizcocho a estas mujeres por parte de Alquizalet, el asentista general de víveres, dado que, como se mencionó anteriormente, doña Manuela de Ramila y toda su gente vivían en una casa perteneciente a Alquizalet, y con posterioridad a la contienda doña Ana de Beresosa y Contreras en 1743 se casa con Don Juan Bautista Alquizalet, el escribano de Real Hacienda, Minas y Registros de esta ciudad, sobrino del proveedor real. Ningún indicio me permite afirmar que se tratase de negocios de Alquizalet a través de testaferreros, dado que el mismo Alquizalet figura como proveedor de bienes, con lo que no le hacía falta recurrir a encubrimientos.

Además de estas “grandes bizcocheras”, se pudo identificar a 67 mujeres más, 62% del total, que sólo realizaron una o dos entregas, varias de ellas también aparecen mencionadas en las compras de bizcocho por parte de los navíos de registro, con lo que se puede afirmar que se está ante individuos que tienen esta actividad económica de modo continuo. También en este grupo se han evidenciado producciones familiares de bizcocheras emparentadas entre sí, pero que entregan pequeñas cantidades de bizcocho.

Una vez analizadas las distintas cantidades provistas y el número de entregas realizadas, luego de haber pensado sobre las posibles estructuras productivas y las enormes cantidades de mano

de obra necesaria para satisfacer las impactantes cantidades de bizcocho provistas; no se puede evitar pensar en las enormes sumas de dinero que la producción de bizcochos generaba en el complejo portuario rioplatense. Estas enormes sumas de dinero, tampoco pasaron desapercibidas en el momento de la contienda. Si bien en el presente trabajo se analizaron sólo las cantidades provistas para el poco menos de año y medio que duró el sitio (desde el 1 de octubre de 1735 hasta el 15 de marzo de 1737), terminado el sitio a Colonia del Sacramento, se impuso el campo del bloqueo (hasta el año 1739); lo que significó que se siguieron necesitando bizcochos para la gente afectada en este bloqueo, es decir, que siguió el “negocio” de los bizcochos. El ejemplo de que este “negocio” no pasó desapercibido lo brinda Francisco Rodríguez, posiblemente un lancharo más de los tantos que merodeaba el Río de la Plata.³⁶⁷ Este individuo, en la reunión del Cabildo del día 30 de septiembre de 1738 “ofreze dar el vizcocho q. se nesitare para el consumo de las dos fragatas de S. M y de la gente del sitio de la Colonia”³⁶⁸, en otras palabras Rodríguez lo que quería era monopolizar la producción. El Cabildo no lo deja, argumentando que gracias a la elaboración del bizcocho para los fines expresados, se mantenían en Buenos Aires muchos de los vecinos y viudas pobres cargadas de familias. Si sólo se retiene esta respuesta del Cabildo, deberíamos pensar que solamente los “vecinos y viudas pobres” eran quienes vivían en el espacio rioplatense de abastecer de bizcochos a barcos y tropas. Ahora, si se tiene en cuenta los distintos sectores de proveedores de bizcochos analizados, no estaríamos en condiciones de afirmarlo. Se pudo observar que alrededor de 29,24% de la producción fue realizada por 8,33% de los proveedores. Entre éstos se ubicaron a personas que individualmente proveían 6,19% del total de bizcochos del sitio; no creo, por la importante suma de dinero cobrada, que Manuela de Ramila haya sido una más de esas “vecinas pobres”. Como seguramente tampoco lo fueron las doñas del “clan” integrado por el entorno familiar Beresosa y Contreras. ¿Y los demás proveedores de bizcocho? ¿Integrarían este sector desprotegido de la sociedad rioplatense que el Cabildo “defendía”? No estoy en condiciones de asegurarlo o desestimarlos en su conjunto, seguramente alguno de los tantos proveedores habrá sido de este “sector pobre”; habría que analizar, en futuros trabajos, si, una vez terminado el sitio, el bloqueo y todas aquellas empresas bélicas en donde pudieron colocar sus producciones, estos integrantes de este sector menos favorecido, seguirían integrándolo.

³⁶⁷ Francisco Rodríguez fue uno de los lancharos que más viajes realizó en esta contienda, llevando los víveres destinados a la gente involucrada en la contienda; los mayores cargamentos de su lancha, lo ocuparon los bizcochos. Lamentablemente no se puede establecer si este Francisco Rodríguez lancharo, es el mismo Francisco Rodríguez que hizo la petición en el Cabildo, de ahí que se use el término “posiblemente”.

³⁶⁸ Archivo General de la Nación. 1925-1934. *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires, Serie II, Tomo VII, páginas 501 y 502.

4.3. Categoría Salarios y gastos de gestión

4.3.1. Los Salarios y los gastos de gestión

Como puede observarse en el cuadro 9, del total general gastado en el sitio a Colonia del Sacramento, los pagos realizados a los proveedores de los “Salarios y gastos de gestión” representaban 29,74%, es decir que un tercio del total del dinero gastado en la contienda fue destinado a pagar los servicios de tantísimas personas que, gracias a la prestación de su labor hicieron posible que el sitio se llevara adelante.

Los servicios de esta categoría, en su mayoría fueron suministrados en el espacio rioplatense por los distintos proveedores al Proveedor Real de la expedición: innumerables viajes en lanchas y carretas entre Buenos Aires y Colonia del Sacramento; diversas diligencias entre Buenos Aires y la Ensenada de Barragán; incontable cantidad de peones que romaneaban (equilibrar el peso de las cargas en el medio de transporte), acomodaban, cargaban, volvían a romanear y cargar para conducir al puerto y embarcar allí los bienes que la expedición demandase; muchísimos peones que hacían guardias para cuidar los víveres y los géneros; varios proveedores de los cuartos que se alquilaban para hacer de almacenes de los comestibles y los pertrechos; las prestaciones brindadas por el Proveedor Real y el sobrestante para gestionar la provisión de todo lo necesario en el sitio, entre otros servicios. Pero también hubo provisión de servicios fuera del espacio rioplatense; ejemplo de ello son los pagos a diversos chasquis que se movilizan con pliegos a distintas zonas del espacio americano extra regional: hubo viajes desde Buenos Aires a Potosí, a Santa Fe, a Mendoza; traslado de personas y caballos desde Arrecifes, desde Corrientes y desde Santa Fe; entre otros servicios.

Para poder analizar con un mayor detalle las esferas económicas que estos “Salarios y gastos de gestión” dinamizaron, se los dividió en sub categorías.

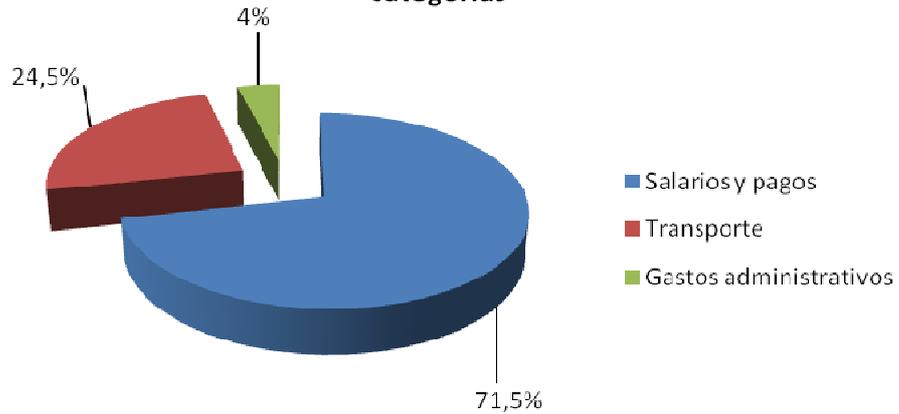
Cuadro 13: Gastos de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, divididos en sub categorías

Sub categoría	Pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% del total general	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Salarios y pagos	48.217,31	71,50	21,28	21,28	0,00	0,00
Transporte	16.505,31	24,50	7,28	6,86	0,42	0,00
Gastos administrativos	2.684,50	4,00	1,18	1,13	0,00	0,05
Total	67.407,13	100,00	29,74	29,27	0,42	0,05

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

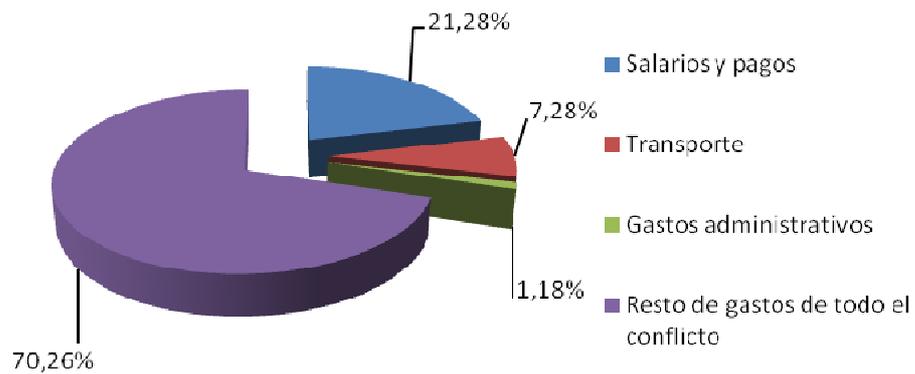
La información desagregada del cuadro 13 se encuentra en los gráficos 14, 15 y 16.

Gráfico 14: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Distribución por sub categorías



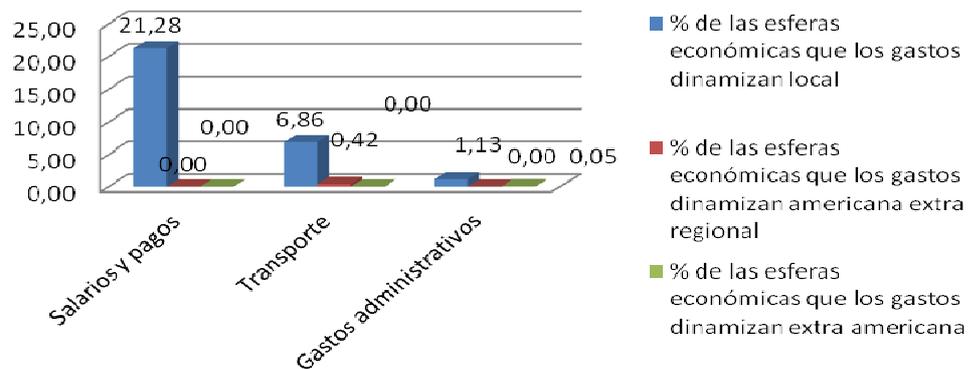
Fuente: cuadro 13.

Gráfico 15: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del Sitio



Fuente: cuadro 13.

Gráfico 16: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales del Sitio



Fuente: cuadro 13.

La sub categoría “Salarios y pagos” representa 71,50% del total de la categoría salarios y gastos de gestión. Los mayores importes de esta sub categoría fueron los generados para cubrir los socorros de soldados y milicias, para ello se desembolsó 54,70% del total de los gastos. La mayoría de las entregas de dinero iban destinadas al Comandante del campo de la Colonia, Don Alonso de la Vega, y era éste el encargado de distribuirlo. Los pagos hechos para urgencias tampoco fueron pocos, sumaban 41,30% de los gastos.

Se destinaron sumas de dinero para distintos socorros; los socorros a presos o cautivos eran pagos por la ración que a éstos se les había suministrado. Por ejemplo el día 29 de noviembre de 1735 se le pagan a Don Francisco de Zevicos 3,75 pesos, a razón de 1 real diario por la ración de un mes de un indio cautivo al que se asistió en la herrería (también éste trabajaba en ese lugar).³⁶⁹ Para el socorro de los prisioneros se destinaba 1 real diario, aunque este importe aumentaba si el prisionero tenía un cargo; es el caso de Don Manuel de Enriquez, un clérigo presbítero de nación portuguesa, capellán del Navío San Francisco Javier y Almas, que fue apresado por el Comandante Don Francisco de Alzaybar en la bahía de Todos los Santos, a este clérigo le suministraron 2 reales por día; otro ejemplo de este pago mayor es al Capitán Don Pedro Cardozo.³⁷⁰ Por último, se suministraron también socorros a aquellas viudas de soldados fallecidos en la contienda.³⁷¹

En cuanto a los salarios, se pagaba mensualmente 40 pesos al Proveedor y Tesorero Don Juan Antonio de Alquizalet; el sobrestante, el capataz que asiste a Alquizalet en los almacenes, primero recibe 12 pesos mensuales y luego 8 pesos.

Figuran también en esta sub categoría los adelantos de salarios y el pago a un ingeniero.

La sub categoría “Transporte” representa 24,50% del total de la categoría salarios y gastos de gestión y es uno de los rubros principales de este sitio; no se puede imaginar esta contienda sin la cantidad enorme de embarcaciones y carretas llenas de víveres y pertrechos, o personas desplazándose de una banda a la otra del Río de la Plata, o de un lugar a otro dentro del espacio rioplatense o fuera de él.

En esta sub categoría transporte, se incluyeron los gastos por manipulación de víveres y géneros: se suman aquí los pagos a diversos individuos que iban a las casas de los vecinos a buscar los productos que éstos suministraban; se ocupaban luego de romanear estos víveres y géneros, acomodarlos en sus envases, cargarlos en las carretas, descargarlos de éstas, almacenarlos en los almacenes, volver a romanearlos y cargarlo en las carretas para por último, conducirlos al Puerto

³⁶⁹ AGN, IX 4-4-2.

³⁷⁰ AGN, IX 4-4-3.

³⁷¹ AGN, IX 4-4-2 y IX 4-4-3.

del Riachuelo y embarcarlos en las lanchas. También se agregan aquí los pagos a diversos individuos por cuidado y guardia de víveres y/o géneros.

Por último, suman a la sub categoría transporte, los gastos ocasionados por el traslado de personas, y por los acarreo de caballos desde Corrientes y Santa Fe, hasta la zona de Colonia.

La sub categoría “Gastos administrativos” representa 4% del total de los gastos generados en la categoría salarios y gastos de gestión.

Suman a esta sub categoría los costosos pero necesarios viajes de chasquis con pliegos que aportan 62,30% del total gastado, las también importantísimas diligencias por río; las numerosas resmas de papel florete usadas por el Proveedor Real para sus contabilidades y los pagos por el alquiler de cuartos usados como almacenes.

Es probable que, a excepción del papel que provenía de economías extra americanas; y de los gastos causados por el acarreo de caballos o por el traslado de personas, que dinamizaron economías americanas extra regionales como las de Corrientes, Santa Fe y Paraguay; muchos de los salarios y gastos evidenciados en esta categoría hayan dinamizado fuertemente la economía local. Restando del total de la categoría estos gastos dinamizadores de otras economías, representarían 29,27% los salarios y gastos que, tal vez, dinamizaron más fuertemente la economía rioplatense. Los dinamizadores de economías americanas extra regionales sumarían 0,42% del total del sitio; mientras que los productos de economías extra americanas sumarían apenas 0,05% del gasto total de la contienda.

4.3.2. Análisis de los proveedores de “salarios y gastos de gestión”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

Se han podido identificar 184 proveedores de “Salarios y gastos de gestión” para esta contienda. Entre estos proveedores a los que Alquizaleté les pagó el producto o servicio, hubo quienes por su cargo y/o función abastecían a las tropas; fueron los casos de los capitanes, tenientes, alférez, condestable de la artillería, sobrestante, guarda almacén, o el propio proveedor real; otros parecían ser quienes habían brindado el servicio: los lancheros, carreteros, marineros; también hubo quienes cobraron por brindar su profesión (práctico de río, ingeniero). La distribución por sexo de los proveedores en esta categoría estaba muy desequilibrada, 97,83% eran hombres y 2,17% mujeres. De los proveedores masculinos, 77,78% no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleté; entre el 22,22% que sí lo tenían, pudo observarse que la mayoría de ellos tenía un cargo, y por ese cargo se convertían en proveedores. Por la parte femenina, todas eran “doñas”.

Entre esas doñas, se debe rescatar a Manuela de Ramila y a Gregoria de León, ambas proveedoras del servicio de alquilar un cuarto para almacén, a la vez que fueron también proveedoras de bizcocho para esta contienda (la primera fue la mayor proveedora de bizcocho del sitio y además proveyó también bienes necesarios al campamento).

Sería interesante establecer qué porcentaje de población representan estas personas dentro del total de la población de la región Río de la Plata, pero, como se mencionó para el análisis de los proveedores de comestibles, no se cuenta con datos confiables que permitan estimar la población de toda la región en su conjunto.

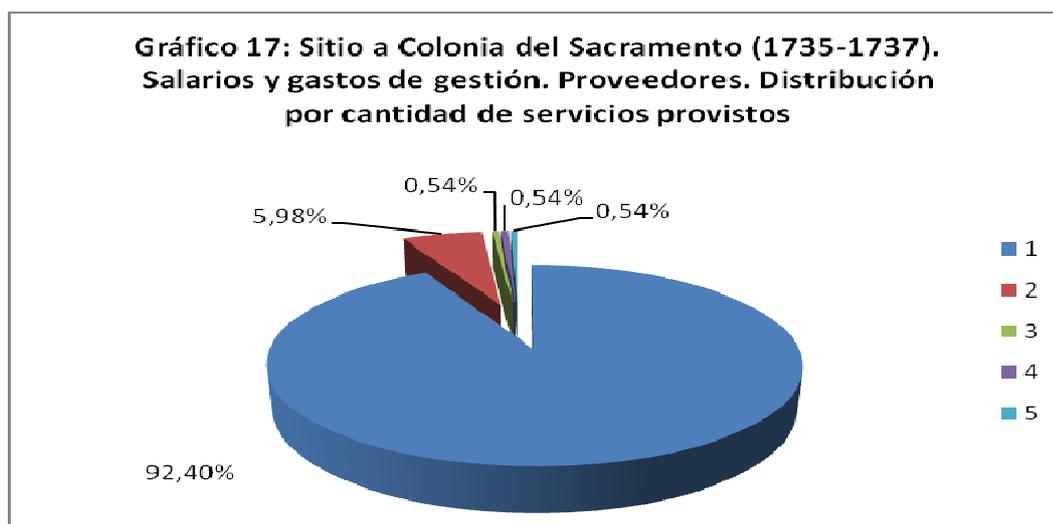
Para un mejor análisis, se dividió a estos proveedores de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, según la cantidad de servicios provistos y el peso económico de sus provisiones.

Cuadro 14: Proveedores categoría “Salarios y gastos de gestión”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

Servicios provistos	Cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del sitio
1	170	92,40	40.048,81	59,40	17,67
2	11	5,98	22.606,50	33,54	9,97
3	1	0,54	1.752,00	2,60	0,77
4	1	0,54	308,25	0,46	0,14
5	1	0,54	2.691,57	4,00	1,19
Totales	184	100,00	67.407,13	100,00	29,74

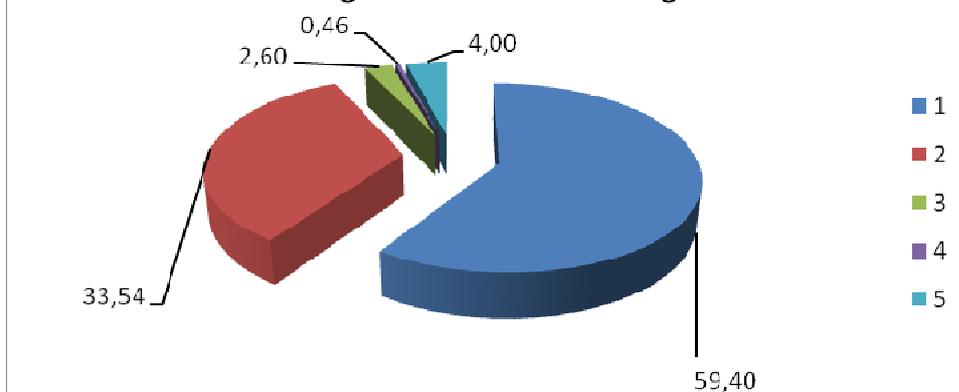
Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

La información del cuadro 14 se encuentra desagregada en los gráficos 17, 18 y 19.



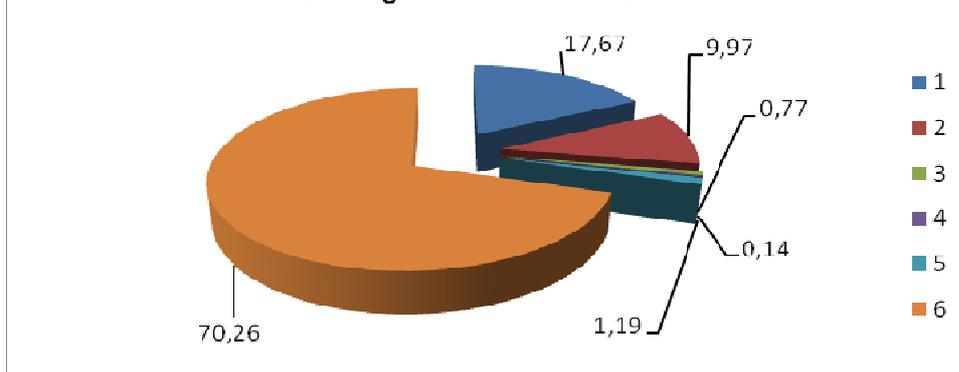
Fuente: cuadro 14.

Gráfico 18: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría



Fuente: cuadro 14.

Gráfico 19: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Salarios y gastos de gestión. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales del Sitio



Fuente: cuadro 14.

Analizando los datos del cuadro 14 y sus respectivos gráficos, se observa que 92,40% de los proveedores proporcionó un solo servicio. Esto demuestra la especialización que había en el espacio rioplatense, en torno a los servicios necesarios para llevar adelante la expedición a Colonia del Sacramento.

Entre los individuos que por su función fueron abastecedores en esta contienda, se encuentra don Pedro Bautista Casafus, capitán de guerra de Corrientes³⁷², quien proveyó el servicio de trasladar pliegos de Corrientes a Paraguay, a la vez que también proveyó bienes para los “gastos de campamento” (entregó caballos, balas y pólvora); el alferez don Esteban del Castillo, quien proveyó pagos para urgencias; don Nicolás del pozo, teniente de una compañía, que suministró socorros para

³⁷² Don Bernardo Casafus es uno de los proveedores ajenos al espacio rioplatense, él es un capitán de Guerra de Corrientes, que vino al sitio con tropas desde allá.

soldados y milicias; y Francisco Sintamante, condestable de la artillería, que proveyó el papel necesario para la administración (este último fue proveedor de la categoría “gastos de campamento”, al entregar hilo de sastre y lienzo crudo).

Otros proveedores de un solo servicio que fueron también proveedores de bienes de la categoría “gastos de campamento” fueron: Juan Francisco Basurco, quien cumplió el servicio de chasquí, al ir con pliegos desde Buenos Aires a Potosí; don Ignacio de Zevallos que realizó acarreo de caballos desde Santa Fe; Juan Lopez, un carretero que además proveyó maderas necesarias para el campamento; y Cristóbal García, un marinero que fue también peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque).³⁷³

Además de los anteriores, fueron proveedores de un solo servicio: Juan Antonio Guerrero, un práctico del Río de la Plata que brindó un servicio fundamental a la hora de poder guiar a las embarcaciones tanto para la entrada como para la salida de este río; y don Domingo Petrarca, un ingeniero que cobró por sus trabajos en el puerto.³⁷⁴

En este rubro de “mono-proveedores” estaban también los sobrestantes (capataces que asistieron al proveedor real en los almacenes), primeramente cumplió esta función Domingo Rebolledo (cobró 12 pesos mensuales) y luego Alonso Rebollo (cobró 8 pesos mensuales). Algunos de estos almacenes fueron alquilados; entre los proveedores de este servicio estaba don Juan Bautista Alquizalet, quien, como se mencionó en el análisis de los proveedores de bizcocho ordinario, era sobrino de don Juan Antonio Alquizalet, el proveedor real del sitio a Colonia del Sacramento. Es probable que este parentesco de don Juan Bautista con el proveedor real le haya proporcionado ventajas a la hora de conseguir ser él quien brinde este servicio de alquiler.

Dentro de los proveedores de un solo servicio, 3,53% del total fue también proveedor de comestibles para el sitio. En este grupo se encontraban doñas Manuela de Ramila y Gregoria de León, Juan Cabral, Francisco Cordero, don Andrés Pacheco Malaver y Francisco Ramos; estos últimos proveyeron el papel necesario para la administración y fueron además de proveedores de comestibles, abastecedores de bienes necesarios al campamento.

Unos proveedores muy importantes dentro de este grupo proveedor de un solo servicio, fueron los carreteros, lancheros, la “gente de mar” y los peones encargados de la manipulación de víveres y géneros; es por ello que se decidió analizarlos en forma más detallada.

Como era de esperar, por tratarse de un complejo portuario, los mayores gastos en transportes fueron ocasionados por las embarcaciones; a juzgar por la innumerable cantidad de

³⁷³ AGN, IX 4-4-2, IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

³⁷⁴ AGN, IX 4-4-3.

pagos por fletes de lancha, debe haber habido congestión, embotellamiento en el Río de la Plata en ese momento. Se encontraron cientos de recibos en los que se detalla pagos mensuales a cada patrón de lancha por su salario, el de su lancha (especifica la carga que puede ésta transportar) y el de los marineros de ella; estos gastos equivalen al 67,90% del dinero invertido en transporte.

Debido a que la mayoría de los víveres eran suministrados por el Proveedor Real desde Buenos Aires, salieron de esta ciudad la mayor cantidad de lanchas transportando los víveres y géneros necesarios para llevar adelante el sitio a Colonia. También fue un medio de transporte muy usado en la Banda Oriental, dado las características geográficas de la región.

Al igual que para el caso de algunos comestibles, se ha encontrado a personas realizando fletes con lanchas para el sitio, que también brindaron este servicio a los navíos de registro, por ejemplo Felipe de Aspillaga³⁷⁵. Este lancharo fue censado en 1738 en su casa de la calle San Martín de norte a sur, donde también vivía Juan Bautista Penasco, un proveedor tanto de comestibles, como de bienes necesarios para los gastos de campamento.³⁷⁶

Una de las pocas damas proveedoras de servicios fue doña Paula Ladrón de Guevara, quien figuraba cobrando diversos importes por fletes de su lancha y de la de su marido, el capitán Monzón. Este capitán fue censado en 1738 viviendo en un sitio de medio solar, con su mujer, cinco hijos y una parda libre casada con Juan Palavecino, mestizo.³⁷⁷

Dentro de este rubro, un proveedor muy interesante fue Francisco Rodríguez, un lancharo más de los tantos que merodeaba el Río de la Plata. Como se pudo observar en los análisis finales de los proveedores de comestibles, parece que los innumerables viajes de este lancharo con sus botes cargados de bizcochos no habían sido en vano pues le despertaron su espíritu “¿comercial?”. Rodríguez, lo que quería era monopolizar la producción de este preciado comestible³⁷⁸. Si bien el Cabildo no lo deja, argumentando que gracias a la elaboración del bizcocho para los fines expresados se mantenían en Buenos Aires muchos de los vecinos y viudas pobres cargadas de familias; el mencionado es un claro ejemplo de cómo las actividades económicas desplegadas en torno a la provisión de bienes y servicios para una expedición bélica fueron una fuente más de subsistencia y por qué no de riqueza dentro de la región Río de la Plata.

Además de los patrones y/o dueños de las embarcaciones, hay que pensar en la innumerable cantidad de marineros que se necesitaban para cubrir los numerosos viajes de una banda a otra del

³⁷⁵ Ver AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3, para el caso de los navíos de registro y AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4, para los servicios brindados en el sitio a Colonia del Sacramento.

³⁷⁶ [Padrones] t. X, pág. 264.

³⁷⁷ [Padrones]. t. X, páginas 202 y 203.

³⁷⁸ Cabe recordar que más de la mitad del dinero gastado en el sitio se destinó al pago de los comestibles; en particular los panificados, ya que representaron 22,53% de los gastos totales de la contienda.

Río de la Plata. Un ejemplo lo brinda la lancha de Pedro Carricaburu, esta embarcación iba provista de un pilotín, un condestable y trece marineros. Este lanchero, figura en el padrón de 1744 alquilando cuartos suyos a Juan Estrit, maestro armero del sitio.³⁷⁹ En la mayoría de los casos no se menciona el nombre de los marineros, pero sí se especifican sus salarios, que oscilaban entre 10 y 20 pesos mensuales.

Algunas de las embarcaciones de transporte que condujeron víveres y pertrechos de guerra, fueron escoltadas “convoyadas” por lanchas de la Armada en guerra, como la Lancha La Bretaña, la cual tenía veinticuatro “hombres de mar” y estaba al mando del capitán Don Juan Bautista de Zamorategui.³⁸⁰

El otro gasto importante en transporte lo generaron los viajes en carretas, representan 13,62% del total. Los viajes de los carreteros corresponden a servicios efectuados desde las casas de vecinos de Buenos Aires, donde estaban los víveres y demás géneros, hasta los almacenes dispuestos para su guarda, y desde allí al Puerto del Riachuelo, donde se embarcaban en las distintas lanchas para seguir luego su camino a Colonia de Sacramento en algunos casos, a Montevideo en otros, y hacia aquellos lugares donde, la gente destinada para la defensa del sitio, necesitase provisiones. También se evidenciaron carreteros trabajando en la otra Banda, distribuyendo los víveres y pertrechos transportados por las lanchas.

Se encontraron carreteros que, como José Quinteros o Pedro Lezcano, realizaron viajes con sus carretas llevando y trayendo víveres y pertrechos destinados a los navíos de registro³⁸¹ y en esta oportunidad hicieron viajes con sus carretas para llevar y traer los géneros y pertrechos destinados al sitio.³⁸²

Los recibos por los pagos a los carreteros se hacían todos los primeros de mes; en ellos se especificaba el monto total del pago, los carreteros que realizaron los viajes, el costo de los mismos y la cantidad de viajes que se les estaba pagando. Los servicios se efectuaron desde las casas de vecinos de esta ciudad donde estaban los víveres y demás géneros, hasta los almacenes dispuestos para su guarda, y desde allí al Puerto del Riachuelo, donde se embarcarían en las distintas lanchas para seguir luego su camino hacia aquellos lugares donde se necesitasen los diversos géneros y/o pertrechos.

³⁷⁹ [Padrones] t. X, pág. 344.

³⁸⁰ AGN, IX 4-4-3.

³⁸¹ AGN, IX 43-3-8, leg. 32, exp. 1; IX 43-3-7, leg. 31, exp. 1; IX 43-4-2, exp. 1; IX 43-1-10, leg. 13, exp. 2; IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3.

³⁸² AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

El viaje de la casa de los proveedores al almacén era más barato, costaba 3 reales; mientras que desde este último hasta el puerto era más caro, ya que costaba 4 reales. El viaje a la Ensenada de Barragán costaba 6 pesos, generalmente lo hacía Francisco Barragán, llevando víveres para las baterías asentadas en aquella ensenada. El viaje desde la ciudad de Buenos Aires al puerto de Las Conchas salía 20 reales, mayormente realizó este recorrido José Quinteros, éste iba llevando víveres al barco de Juan Francisco Careaga, embarcación empleada en el real servicio.

Se han encontrado muchos recibos de gente que tiene carretas con bueyes donde se especifica que éstas y sus peones han servido en el campo de la Colonia por x meses o x período de tiempo. Un ejemplo de estos salarios mensuales, lo brindaron los recibos firmados por José de Mansevillaga, quien cobró de manos del Proveedor Real, el servicio de fletes brindado por él, con 4 carretas, 40 bueyes, un capataz y 6 peones asalariados. El capataz cobró 10 pesos, los peones 6 pesos y por las 4 carretas con sus bueyes cobró 5 pesos.³⁸³

Entre los carreteros se pudo identificar a: Pedro de Cevallos, quien fue censado en 1738 “con casa propia en que vive con su mujer Juana Chiclana y un hijo, en sitio de medio solar”³⁸⁴; José Antequera, figura en el censo de 1738 como uno de los soldados de la compañía del pago de la Magdalena, de la lista del Capitán Matías Gomez, especificando que “no tiene nada”³⁸⁵; Francisco Ballesteros, identificado en el padrón de 1738, en una lista que el capitán Matías Gomez da de sus soldados en la compañía del pago de la Magdalena, como que “...está en la campaña y que no tiene nada, sólo casa y dos carretas...”³⁸⁶; Joseph Quinteros, censado en 1744 con casa propia en que vive con su mujer Gerónima Rojas y 9 hijas, el sitio es cuarto de solar, hasta el fin de la cuadra.³⁸⁷ El último carretero mencionado y el también carretero Pedro Lezcano, realizaron viajes con sus carretas para llevar y traer los géneros y pertrechos destinados al sitio³⁸⁸; a la vez que fueron identificados en un trabajo anterior, llevando y trayendo víveres y pertrechos destinados a los navíos de registro.³⁸⁹

Otro rol muy importante dentro de los servicios complementarios al transporte lo constituyeron los diversos individuos que iban a las casas de los vecinos a buscar los productos que éstos suministraban; se ocupaban luego de romanear estos víveres y géneros, acomodarlos en sus envases, cargarlos en las carretas, descargarlos de éstas, depositarlos en los almacenes, volver a romanearlos y cargarlos en las carretas para por último, conducirlos al Puerto del Riachuelo y

³⁸³ AGN, IX 4-4-4.

³⁸⁴ [Padrones] t. X, pág. 207.

³⁸⁵ [Padrones] t. X, pág. 297.

³⁸⁶ [Padrones] t. X, pág. 295.

³⁸⁷ [Padrones] t. X, pág. 200.

³⁸⁸ AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

³⁸⁹ Jumar et al, [2004] 2006.

embarcarlos en las lanchas. Generalmente el pago por esta tarea fue de 3 reales diarios. Lamentablemente, la fuente menciona pocas veces el nombre de los individuos que realizaron estas importantes tareas, perdiéndose tan valioso dato para el objetivo mayor de este trabajo que es poder acercarse a los proveedores de bienes y servicios del complejo portuario rioplatense. Según la fuente, a estos peones generalmente se los ocupaba todo el mes, ya que cobraban por 28 a 30 días de labor; es decir que ganaban un promedio de 10 pesos mensuales. Si consideramos que “ninguno ocupado en tareas vinculadas al puerto, a la construcción, a las panaderías solicitó informaciones de pobreza”³⁹⁰ y que “no fueron considerados pobres los que cobraban un salario de 10 pesos mensuales o más”³⁹¹, se podría afirmar que tan mal no la pasaban los trabajadores portuarios rioplatenses; y que fue en el puerto y en sus actividades –en especial la provisión de servicios complementarios al transporte– donde muchas personas buscaron su forma de subsistir y, por qué no, ganar riqueza.

También hubo personas que trabajaron en el cuidado y guardia de víveres y/o géneros. Un ejemplo de esto lo brinda el sargento mayor Don Pedro de Acevedo (mayordomo de las estancia del Rey), quien en un recibo firmado el 31 de enero de 1737, menciona al Capataz Ramon Taborda y a Agustin Taborda, Antonio Taborda y Tomas de Piña, peones conchabados que se ocuparon de cuidar caballos y ganado vacuno en la estancia real de los Arroyos.³⁹²

Analizando el porcentaje de “mono-proveedores” se puede inferir que es mucha la gente que en el Río de la Plata vivió de abastecer un solo servicio, y que esos proveedores tuvieron un gran peso económico en relación a los gastos dentro de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, ya que representaban 59,40% del total de éstos. También fueron significativas estas sumas de dinero con respecto al 100% de los gastos del sitio, ya que representaron 17,67% del total del dinero gastado en la contienda.

Los proveedores especializados en la provisión de dos servicios 5,98% del total de la categoría, proveyeron servicios relacionados entre sí. Varios lancheros se encuentran integrando este grupo, ya que además de cobrar por sus servicios de transporte, realizaron otra tarea; fueron ejemplo de esto Juan Francisco Careaga y Ricardo Vitoria, quienes entregaron dinero destinado a socorros para los soldados y las milicias³⁹³ y Ambrosio de Soroa, quien se encargó de llevar a

³⁹⁰ Mallo, 2004, pág. 49.

³⁹¹ Mallo, 2004, pág. 53.

³⁹² AGN, IX 4-4-4.

³⁹³ AGN, IX 4-4-2 y IX 4-4-3.

Montevideo pagos para urgencias que luego entregó al comandante Don Alonso de la Vega para los gastos de esa plaza.³⁹⁴

Otros ejemplos dentro de proveedores de dos servicios los constituyeron Nicolás Fernández, quien ayudó en el puerto en la manipulación de víveres y géneros, a la vez que también cumplió el servicio de chasqui, al realizar un viaje ida y vuelta desde Buenos Aires a Potosí con pliegos del real servicio; Juan José Morales, cobró 6 pesos por llevar pliegos desde Colonia a Buenos Aires, y le pagaron el mismo importe por haber llevado otras diligencias; don José Ruiz de Arellano, proveyó socorros para soldados y milicias, a la vez que pagó por sus servicios a peones que trabajaron en la Ensenada de Barragán; don Lorenzo Loisaga, cobró por los gastos de traslados de personas (desde Arrecifes a Buenos Aires) y por su servicio de chasqui con pliegos.³⁹⁵

Hubo también en este grupo prestador de dos servicios, personas que por su función fueron proveedores; entre ellos don Luis Colet, un teniente de las compañías de Infantería que cobró por los gastos de traslados de personas hacia Montevideo y por diligencias por río estando en funciones del real servicio; el capitán don José Benito Guerrero, quien cobró por los gastos de traslados de personas y entregó socorros a soldados y milicias; el sargento mayor don Francisco Nieto y el ayudante don Claudio Julio Rospilloso, proveyeron pagos para urgencias, a la vez que suministraron socorros a soldados y milicias.³⁹⁶

Si bien integraban este grupo sólo 5,98% del total de los proveedores de la categoría, económicamente tuvieron mucha importancia, ya que los abastecimientos de estos proveedores de dos bienes, alcanzaron a sumar 33,54% de los gastos realizados en la categoría “Salarios y gastos de gestión”, a la vez que representaron alrededor del 10% del dinero total gastado en el sitio.

Los proveedores de tres, cuatro y cinco servicios fueron personas que por su función se las encontró cobrando esas prestaciones. El veedor general don Juan de Gaynza, proveyó socorros para los soldados y las milicias, pagos para urgencias y también pagó el servicio de diligencias por río. Don Francisco de Zevicos, guarda almacén de la expedición, entregó socorros a presos y cautivos, pagó servicios por manipulación de víveres y géneros, por viajes en carretas y por provisión de papel necesario para la administración; fue además proveedor de todas las categorías en que se dividió a este sitio (comestibles, gastos de campamento y la presente categoría analizada, salarios y gastos de gestión). Por último, don Juan Antonio de Alquizaleta, el proveedor real de esta contienda, también entregó socorros a presos o cautivos; pagó por su servicio a una innumerable cantidad de peones que se encargaban de la manipulación de los víveres y géneros destinados a la

³⁹⁴ AGN, IX 4-4-2, IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

³⁹⁵ AGN, IX 4-4-2, IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

³⁹⁶ AGN, IX 4-4-2 y IX 4-4-3.

expedición; pagó el servicio de un chasqui que con pliegos se trasladaba al interior del espacio rioplatense, y pagó también la provisión de papel necesario para los trabajos administrativos.

Por el peso económico de sus provisiones, se pudo observar que los proveedores más diversificados, no tuvieron tanta importancia económica dentro de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, como los proveedores de uno o dos servicios, pues suman 7,06% del total de ésta. Tampoco son significativos los porcentajes del total general de gastos de estos proveedores respecto al total de dinero gastado en el sitio, pues oscilan solamente entre 1,19% y 0,14% del total.

4.3.3. Análisis finales

Del total general gastado en el sitio, los pagos realizados a proveedores de los “Salarios y gastos de gestión” representaban 29,74%, es decir que un tercio del total del dinero gastado en la contienda, fue destinado a pagar los servicios de tantísimas personas que, gracias a la prestación de su labor, hicieron posible que el sitio se llevara adelante.

Los servicios de esta categoría, en su mayoría fueron suministrados en el espacio rioplatense por los distintos proveedores al Proveedor Real de la expedición: innumerables viajes en lanchas y carretas entre Buenos Aires y Colonia del Sacramento; diversas diligencias entre Buenos Aires y la Ensenada de Barragán; incontable cantidad de peones que romaneaban, acomodaban, cargaban, volvían a romanear y cargar para conducir al puerto y embarcar allí los bienes que la expedición demandase; muchísimos peones que hacían guardias para cuidar los víveres y los géneros; varios proveedores de los cuartos que se alquilaban para hacer de almacenes de los comestibles y los pertrechos; las tareas brindadas por el Proveedor Real y el sobrestante para gestionar la provisión de todo lo necesario en el sitio, entre otros servicios. Pero también hubo provisión de servicios fuera del espacio rioplatense; ejemplo de ello son los pagos a diversos chasquis que se movilizan con pliegos a distintas zonas del espacio americano extra regional: hubo viajes desde Buenos Aires a Potosí, a Santa Fe, a Mendoza; traslado de personas y caballos desde Arrecifes, desde Corrientes y desde Santa Fe; entre otros servicios.

Si se analiza sólo la cantidad de dinero gastada en ella, la sub-categoría salarios y pagos es la más importante de todo este grupo, pero, dado la capacidad de generar trabajo en el espacio rioplatense, la sub-categoría más interesante para el objetivo general del presente trabajo es “transporte”. Esta sub categoría representa 24,50% del total de los salarios y gastos de gestión y es uno de los rubros principales de este sitio. Los mayores gastos en transportes fueron ocasionados por las embarcaciones; estos gastos equivalen a 67,90% del dinero gastado en transporte. Se identificaron patrones de lancha y marineros cruzando constantemente de una a otra banda del río, y

a la vez fue un medio de transporte muy usado en la Banda Oriental, dado las características geográficas de la región. El otro gasto importante en transporte lo generaron los viajes en carretas, representaron 13,62% del total. Los viajes de los carreteros corresponden a servicios efectuados desde las casas de vecinos de Buenos Aires donde estaban los víveres y demás géneros, hasta los almacenes dispuestos para su guarda, y desde aquí al Puerto del Riachuelo donde se embarcaban en las distintas lanchas para seguir luego su camino a la otra banda, o en los barcos prestos a emprender la navegación ultramarina; otros viajes eran hacia aquellos lugares donde la gente destinada para la defensa necesitase provisiones. En el caso del sitio, también se evidenciaron carreteros trabajando en la otra Banda, distribuyendo los víveres y pertrechos transportados por las lanchas. Hubo casos en los que, además de los dueños de las carretas, estaban los capataces y los peones trabajando en este servicio.

Si se retoman los análisis teniendo en cuenta a los proveedores de “Salarios y gastos de gestión”, distribuidos por cantidad de servicios provistos, también en este grupo de proveedores –al igual que para los proveedores de comestibles– hay especialización, dado que más del 90% de los individuos detectados en relación a este rubro sólo aparecen vinculados a una única tarea. La mayoría de estos proveedores, 98% fueron hombres.

Hay un grupo de proveedores que posiblemente accedieron a los contratos que los conciernen debido a su inserción en el aparato burocrático militar directamente relacionado con la contienda³⁹⁷, por ejemplo un capitán destinado al sitio de Colonia al que le pagan por trasladar pliegos fuera del espacio rioplatense.

Otros fueron ellos mismos quienes brindaron el servicio: los lancheros, los carreteros (ambos pudiendo además tener gente a cargo para cumplir su labor) los marineros; los peones que romaneaban, acomodaban, cargaban, volvían a romanear y cargar para conducir al puerto y embarcar allí los bienes que la expedición demandase; peones que hacían guardias para cuidar los víveres y los géneros; varios proveedores de los cuartos que se alquilaban para hacer de almacenes de los comestibles y los pertrechos; chasquis que se movilizan con pliegos a distintas zonas del espacio americano extra regional; individuos que se encargaban del traslado de personas y caballos; prácticos del río e ingenieros.

Se evidenció que los pagos de los servicios podían ser mensuales; otros podían ser pagos por diversos trabajos realizados gracias a su oficio; otros pagos eran por x cantidad de días trabajados.

³⁹⁷ Capitanes, tenientes alférez, condestables de artillería, guarda almacén, hasta el mismo proveedor real.

Estos servicios de transporte y logística brindados por “mono-proveedores” fueron muy importantes, tanto para satisfacer las necesidades de la navegación ultramarina, como de las tropas; económicamente también fueron significativos, en el caso del sitio a Colonia del Sacramento, sumaron cerca del 20% del total gastado en la contienda.

Dentro de los proveedores de un solo servicio, 3,53% del total fue también proveedor de comestibles para el sitio. Hubo quienes además de proveer servicios necesarios a la gestión, fueron proveedores de los “gastos de campamento”.

Los proveedores diversificados en dos servicios, si bien representaron sólo 5,98% del total de la categoría, tuvieron importancia económica al sumar 33,54% del total gastado en la provisión de servicios y alrededor del 10% del total del dinero gastado en el sitio. Los dos servicios provistos por estos individuos estaban, mayoritariamente, relacionados entre sí. Varios lancheros se encontraron integrando este grupo, ya que además de cobrar por sus servicios de transporte, realizaron otra tarea.

Los proveedores de tres, cuatro y cinco servicios fueron personas que por su función se las encontró cobrando esas prestaciones. Por el peso económico de sus provisiones, se pudo observar que los proveedores más diversificados, no tuvieron tanta importancia económica dentro de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, como los proveedores de uno o dos servicios, pues suman 7,06% del total de ésta.

Pudo establecerse que varios proveedores de servicios para las tropas y la gente involucrada en el sitio a Colonia del Sacramento, habían sido también proveedores de ese mismo servicio para las tripulaciones de los navíos de registro.

4.4. Categoría Gastos de campamento

4.4.1. Los Gastos de campamento

Como puede observarse en el cuadro 9, del total general gastado en el sitio a Colonia del Sacramento, los pagos realizados a los proveedores de la categoría “Gastos de campamento” representaban 16,42%. Si bien estos gastos son los que menos plata insumieron en relación con los demás gastos ocasionados por la contienda; eran muchas las personas que estaban detrás de la satisfacción de la demanda de cada uno de estos bienes y/o servicios.

Los bienes y servicios de la categoría “Gastos de campamento”, en su mayoría fueron suministrados en el espacio rioplatense por los distintos proveedores al Proveedor Real de la expedición; pero también hubo, como en el caso de los comestibles, abastecimientos de bienes en

los lugares donde se reclutaba a la gente que era destinada al sitio; ejemplo de ello son las provisiones de caballos que se realizaron en Corrientes y en Santa Fe.

Los bienes, así como los víveres, una vez llegados a manos del Proveedor Real, eran suministrados a las compañías de naturales y pardos destinadas a la expedición a Colonia de Sacramento, a las compañías de la Ensenada de Barragán, a las del camino del Carcarañá, a los soldados asentados en Montevideo, y a todas aquellas tropas intervinientes en el sitio (esta provisión podría denominarse “oficial”). La mayoría de los proveedores de servicios trabajaron en Buenos Aires, algunos pasaron a la otra banda; y otros eran de Montevideo y trabajaron en esa ciudad.

Al igual que para el resto de las categorías analizadas, como lo demuestra el cuadro 15, para poder analizar con un mayor detalle las esferas económicas que estos “Gastos de campamento” dinamizaron, se los dividió en sub categorías.

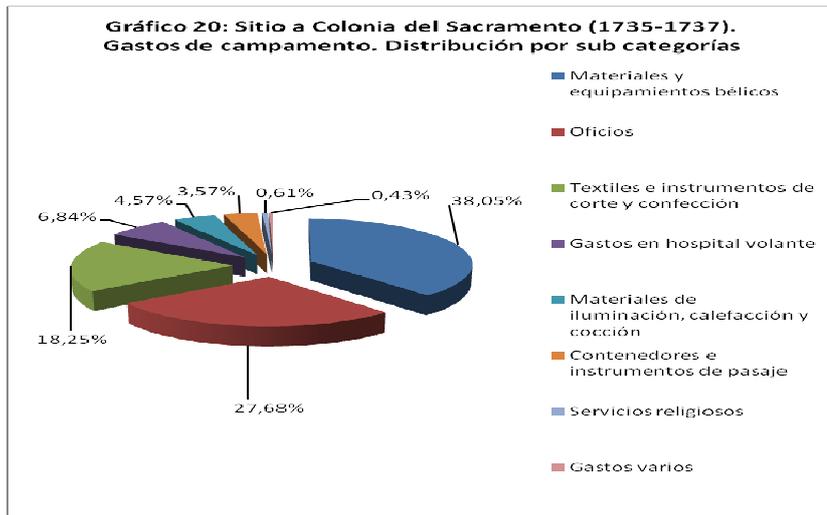
La mayoría del dinero gastado en la categoría “Gastos de campamento” no dinamizó directamente la producción local, pues con él se pagaban productos y/o servicios americanos extra regionales o extra americanos. Este trabajo busca acercarse a los proveedores de bienes y/o servicios locales; es por ello que se analizará con mayor detalle la dinamización que los gastos del sitio a Colonia generaron en la economía rioplatense, poniendo especial atención en aquellos productos y o servicios que dinamizaron la economía local en particular y resaltar sólo algunos productos o servicios americanos extra regionales o extra americanos.

Cuadro 15: Gastos de la categoría “Gastos de campamento”, divididos en sub categorías

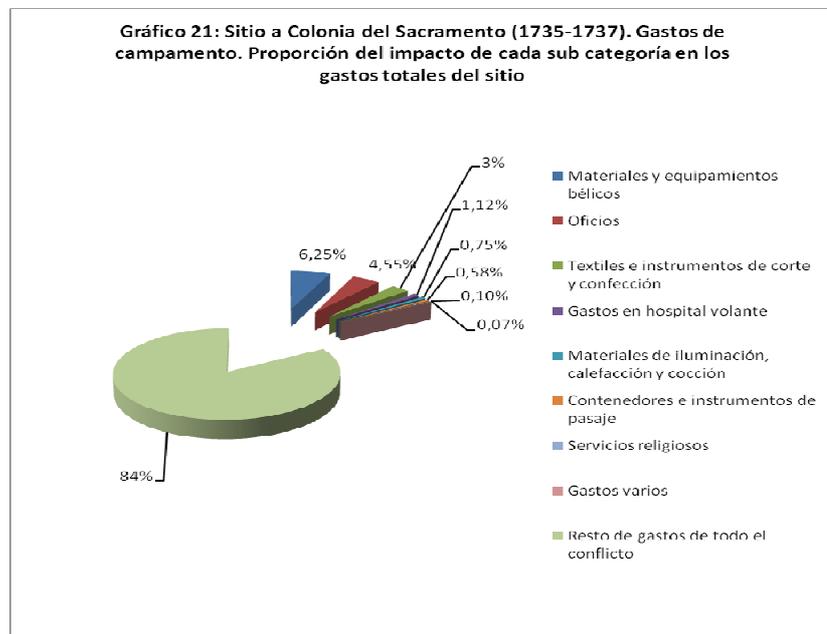
Sub categoría	Pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% del total general	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Materiales y equipamientos bélicos	14.156,50	38,05	6,25	0,60	4,30	1,35
Oficios	10.297,81	27,68	4,55	4,55	0,00	0,00
Textiles e instrumentos de corte y confección	6.790,00	18,25	3,00	0,00	2,43	0,57
Gastos en hospital volante	2.546,00	6,84	1,12	0,29	0,19	0,64
Materiales de iluminación, calefacción y cocción	1.699,13	4,57	0,75	0,65	0,00	0,10
Contenedores e instrumentos de pasaje	1.327,88	3,57	0,58	0,11	0,10	0,37
Servicios religiosos	225,00	0,61	0,10	0,05	0,05	0,00
Gastos varios	160,00	0,43	0,07	0,06	0,00	0,01
Total	37.202,31	100,00	16,42	6,31	7,07	3,04

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

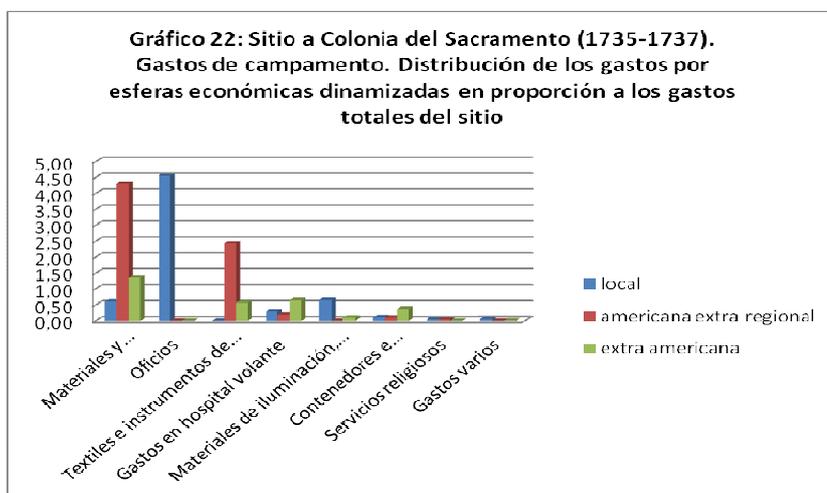
La información presente en el cuadro 15 se encuentra desagregada en los gráficos 20, 21 y 22.



Fuente: cuadro 15.



Fuente: cuadro 15.



Fuente: cuadro 15.

“Materiales y equipamientos bélicos”: representaron 38,05% de los gastos del campamento. Fueron muchos los insumos o productos que se necesitaron para esta contienda: algunos provenientes de economías extra americanas como brea, dijes de Castilla, tachuelas, clavos, bayonetas y sus vainas, pólvora, balas, acero, hierro, cuchillos, barrenas (especie de taladros); otros de producción americana extra regional, como las suelas del Tucumán, los caballos de Santa Fe y Corrientes, el cobre, la cera, las maderas, el lienzo para armar los cartuchos.

Una provisión de caballos que se efectuó desde Santa Fe, brindó un buen ejemplo de la dinamización que esta contienda generó en una economía americana extra regional. Se encontró un recibo del 22 de enero de 1736 por la paga de un “chasqui que fue a Santa Fe sobre la compra de caballos”³⁹⁸. Luego, en los ya mencionados recibos del 12 de abril de 1736 se detallan los diferentes gastos que causaron el arreo de estos caballos desde Santa Fe hasta la zona de Colonia: el pago a un capataz que estaba a cargo del traslado, el pago de los peones que venían con él, el pago a los peones que andaban en las canoas por los ríos ayudando a pasar la caballada para la otra banda del río Paraná; se tuvo también la previsión de llevar consigo tabaco, yerba, reses.³⁹⁹ Además se pudieron rescatar los recibos de una provisión de caballos por parte de Don Juan Benitez, un capitán de una de las compañías de milicias que desde Corrientes había venido hacia Colonia con caballos y provisiones; una vez en la zona de la contienda, y acusando falta de medios, el citado capitán vende catorce caballos que dicen ser de él, y el Proveedor Real se los paga⁴⁰⁰. Lo gastado en el suministro de más de 2500 caballos, sumó 48,48% del total gastado en esta sub categoría.

Las maderas fueron otros de los materiales usados para el sitio: tablas para las explanadas de la artillería, estacas de duraznos para cabos de azadas y palas; palos, umbrales para las cureñas; arcos de sauce para los barriles, entre otras. Como la región rioplatense carecía de ellas, su provisión dinamizó economías americanas extra regionales como las de las zonas cercanas al Río Gualeguay, o el Río Uruguay, desde donde provenían; los recibos dados al carpintero Ignacio Gorostegui por el pago de él y unos peones por ir a cortar unas maderas a estos ríos, lo demuestran⁴⁰¹.

La provisión de lazos, de cordobanes (piel curtida de cabra) de badanas (piel curtida de oveja o carneros), y de cueros de novillo o de carnero; fueron un impulso para la producción o utilización de gran cantidad de animales en el espacio rioplatense. Por su parte, la producción de

³⁹⁸ AGN, IX 4-4-3.

³⁹⁹ AGN, IX 4-4-3.

⁴⁰⁰ AGN, IX 4-4-3.

⁴⁰¹ AGN, IX 4-4-3.

untosinsal (para curar los cueros) y de carbón para las fraguas del Rey (hacia allí se destinaba el 90% de este material), también dinamizaron la economía local.

“Oficios”: los gastos en esta sub categoría sumaron 27,68% de los gastos del campamento.

Dentro de las personas con algún oficio declarado, las que más trabajaron en esta contienda fueron los carpinteros, herreros y armeros, tanto maestros, como oficiales, o peones; quienes realizaron tareas en las fraguas del Rey produciendo diversos materiales. En la herrería hubo también trabajo de esclavos y cautivos; ejemplo de los primeros es “el negro de Rosa de Riblos”⁴⁰², o el cautivo del que no se conoce el nombre, pero al que todos los meses le pagan un real diario por su sustento, además de especificar que “ha trabajado en la herrería”⁴⁰³. En muchos casos las mismas personas figuran con más de un oficio; ésto sobre todo se pudo observar en los armeros y herreros. La mayoría de los herreros, armeros y carpinteros trabajaban en Buenos Aires, algunos pasaron a la otra banda, y otros eran de Montevideo y trabajaban en esa ciudad. Además de los carpinteros, herreros y armeros, se encontraron brindando su oficio en este sitio plateros, caldereros, toneleros, albañiles, zapateros y silleros.

“Textiles e instrumentos de confección”: representaron 18,25% de los gastos del campamento. La mayor cantidad de textiles provistos fue ropa de la tierra; importaron 78,78% del total de esta sub categoría. Esta ropa junto a la lana, el almidón, el lienzo de algodón, el sayal ordinario y el sayal de Quito fino, son ejemplo del estímulo que el abastecimiento de este sitio generó en economías americanas extra regionales.

En cuanto a los productos de economías extra americanas, se encontraron provisiones de: camisas y piezas de Bretaña, paño azul, sempiterna, seda, sombreros finos, agujas, hilos, tijeras, entre otros.

“Gastos del Hospital volante”: sumaron 6,84% de los gastos del campamento. Se incluyen aquí a aquellos productos que fueron expresamente solicitados el día 10 de septiembre de 1735 por el cirujano mayor de Buenos Aires, Antonio de Inda, como necesarios para el Hospital volante de la Expedición a Colonia de Sacramento, y aquellos productos que en la fuente se detallara que iban destinados al Hospital. Si bien también se especificaba, en algunos casos, los víveres necesarios para la subsistencia de los enfermos, se decidió incorporarlos a la categoría comestibles, para ver el peso que los mismos tenían en el total general de lo gastado en el sitio. Dentro de los víveres pedidos para el hospital figuraban: azúcar blanca, bizcochuelo, aguardiente de espíritu, pimienta, clavo de olor, canela, arroz, gallinas, huevos. Los productos solicitados fueron: ollas de hierro,

⁴⁰² AGN, IX 4-4-3 y IX, 4-4-4.

⁴⁰³ AGN, IX 4-4-3 y IX, 4-4-4.

platos y cucharas de peltre, escudillas de loza de Holanda, piezas de platilla, jeringas y bacinillas de latón, un almirez (mortero), una frascuera con sus frascos, todos éstos provenientes de economías extra americanas; y piezas de barro, almohadas y colchones de crudo, frazadas del Cuzco, calentador de cobre y aguardiente de espíritu, originarios de economías americanas extra regionales.

Además de estos productos, se tuvieron en el Hospital los siguientes gastos que más directamente podrían haber estimulado la economía local: los pagos correspondientes al salario del cocinero y el cirujano del hospital; los socorros dados para la curación de heridas; los gastos de enfermería, aquí se incluyeron los gastos realizados en la alimentación y subsistencia de los enfermos: gallinas, carneros, pan, huevos, verduras, azafrán, sal, aceite, miel, azúcar, leña, velas, sebo, grasa, camisas viejas, hilo y agujas, lavado de vendas, almohadas y frazadas; y los pagos al boticario Don Santos de Barzenas por diversas medicinas suministradas por él en el Hospital a los prisioneros portugueses, de acuerdo a las recetas hechas por el cirujano del mismo, Don Matias Grimau. Entre las medicinas se encontraron: emplasto de aguilón, de ranas y de sen; polvo de Juanes; cordial restringente; unguento de mercurio; bálsamo católico; trementina; alcanfor; tintura de mirra; ojos de cangrejo; aceite de almendras; confesión de jacintos; untura blanca; alumbre quemado; entre otras.

“Materiales de iluminación, calefacción y cocción”: importaron 4,57% del total de los gastos del campamento. Además de los candeleros y faroles provenientes de economías extra americanas, aquí se incluyeron las velas de sebo, la grasa y la leña, todos bienes de naturaleza regional que, gracias a la demanda que las tareas del sitio originaban, vieron estimulada su producción.

“Contenedores e instrumentos de pasaje y/o medición”: sumaron 3,57% del total de los gastos del campamento. Se relevaron en este sitio instrumentos metálicos de origen extra americano como los cajones de hojalata, la cruz de hierro con balancín (balanza) y los peroles (palanganas). Contenedores dinamizadores de economías americanas extra regionales como las botijuelas, las bolsas de crudo o los barriles. Por último, las tipas, las tipetas y los sacos de cuero, se deben haber sumado a unos de los tantos productos derivados del cuero que estimularon la producción de este bien en la región rioplatense.

“Servicios religiosos”: representaron 0,61% del total de gastos del campamento. Se incluyeron aquí los gastos ocasionados por el pago del salario del capellán, los cajoncitos de ostias y los frascos de vino mistela. Excepto estos últimos, que deben haber estimulado la economía americana extra regional, se supone que tanto el salario del capellán, como la producción de ostias para la misa, deben haber sido un estímulo más para la economía local.

Por último, la sub categoría “Gastos varios”: importó 0,43% de los gastos del campamento. Aquí se incluyeron a los candados, posiblemente un producto procedente de economías americanas extra regionales y los materiales necesarios para la construcción (ladrillos, cal, arena); el jabón y los utensilios de panaderías; todos estos últimos productos, bien podrían haber dinamizado la economía local.

De todos estos gastos del campamento, aquellos que más dinamizaron la economía local representaron 6,31% del total gastado en el sitio. Por su parte, los gastos que dinamizaron economías americanas extra regionales importaron 7,07% del total gastado en la contienda. Por último, los bienes provenientes de economías extra americanas sumaron 3,04% del total gastado en el sitio de Colonia del Sacramento.

4.4.2. Análisis general de los proveedores de “Gastos de campamento”

Se han podido identificar 140 proveedores de “Gastos de campamento” para esta contienda. Entre estos 140 proveedores a los que Alquizaleta les pagó el producto o servicio algunos de ellos eran proveedores comerciantes o tenderos; otros por su función eran quienes abastecían a las tropas: fueron los casos de los capitanes, tenientes generales; otros parecían ser quienes habían recolectado ese producto (por ejemplo la leña) o lo habían producido (el caso del carbón); respecto a la provisión de servicios, hubo quienes cobraron por brindar su profesión (cirujano, boticario, cocinero, capellán); y otros por suministrar trabajos de su oficio (carpinteros, armeros, herreros, tonelero, sillero, platero, calderero, albañiles, zapateros).

Sería interesante establecer qué porcentaje de población representan estas personas dentro del total de la población del complejo portuario rioplatense. Pero, como se mencionó para el análisis de los proveedores de las demás categorías trabajadas, dado que no se cuenta con datos confiables que permitan estimar la población de todo el complejo portuario rioplatense en su conjunto: Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento, las campañas circundantes; la estimación del porcentaje de la población que representan los proveedores de servicios, se convierte en uno de mis objetivos a futuro, una vez terminadas las estimaciones de población en las que estamos trabajando.

La distribución por sexo de los proveedores en esta categoría estaba muy desequilibrada, 96,43% eran hombres y 3,57% mujeres. De los proveedores masculinos, 78,52% no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta, 21,48% sí lo tenían. Por la parte femenina, 80% eran “doñas”, mientras que 20% no lo eran.

Sólo 4,60% fueron proveedores tanto de bienes como de servicios para los gastos de campamento; el armero Tomás Jeninsis; el carpintero Ignacio Moriñigo; el capitán don José de Echauri y el guarda almacén don Francisco de Zevicos; estos dos últimos fueron también proveedores de comestibles para la contienda.

Para un mejor análisis, se dividió a todos estos abastecedores de “gastos de campamento”, en proveedores de bienes y en proveedores de servicios.

4.4.3. Análisis de los proveedores de “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones

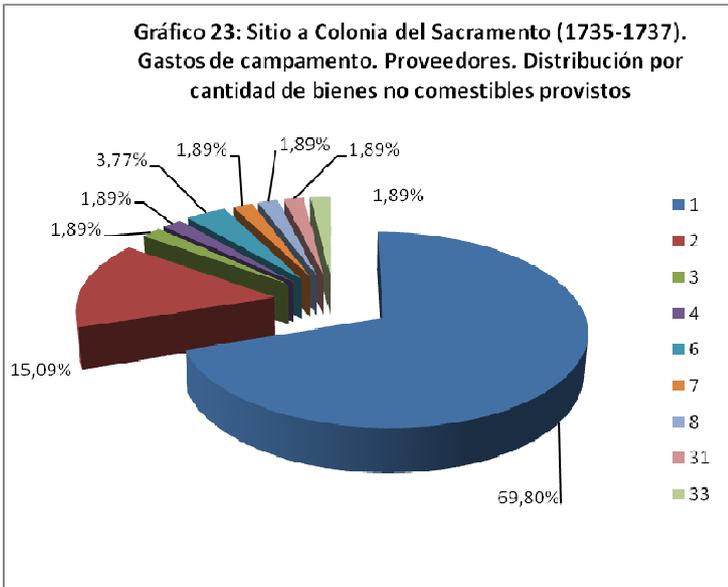
Se han podido identificar 53 proveedores de bienes no comestibles para la categoría “Gastos de campamento” de esta contienda. El 90,60% de ellos eran hombres y 9,40% mujeres. Con respecto a los proveedores masculinos, quienes no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta y quienes sí lo tenían, estaba equilibrado, 50% para cada uno. Pudo observarse que entre los proveedores con el “don” atribuido, la mayoría de ellos tenía un cargo, y por ese cargo se convertía en proveedor (capitanes, tenientes, director del Asiento, guarda almacén). Por la parte femenina, 80% eran “doñas”, mientras que 20% no lo eran. Entre esas doñas, se debe rescatar a doña Manuela de Ramila e Isabel Gomez, ambas proveedoras de bizcocho para esta contienda (la primera fue la mayor proveedora de bizcocho del sitio).

Cuadro 16: Proveedores categoría “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones

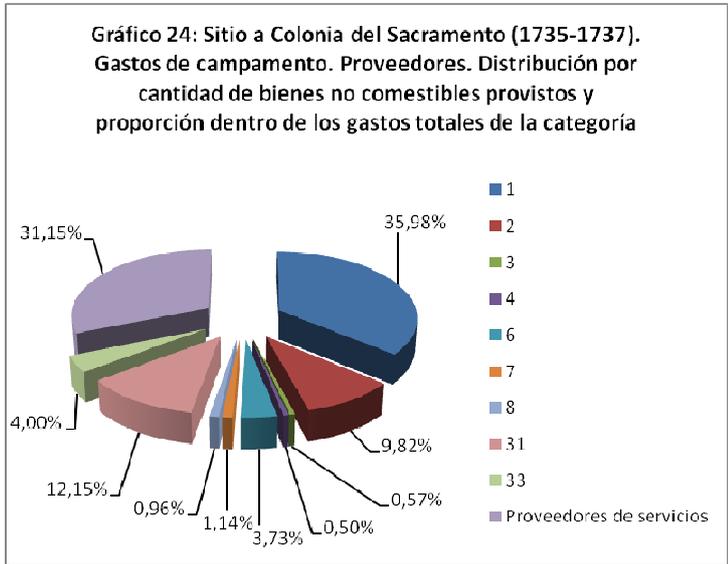
Bienes provistos	Cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del sitio
1	37	69,80	13.384,94	35,98	5,90
2	8	15,09	3.652,19	9,82	1,61
3	1	1,89	211,00	0,57	0,09
4	1	1,89	189,12	0,50	0,08
6	2	3,77	1.389,69	3,73	0,61
7	1	1,89	424,87	1,14	0,19
8	1	1,89	356,00	0,96	0,16
31	1	1,89	4.519,19	12,15	2,00
33	1	1,89	1.487,00	4,00	0,66
Totales	53	100,00	25.614,00	68,85	11,30

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

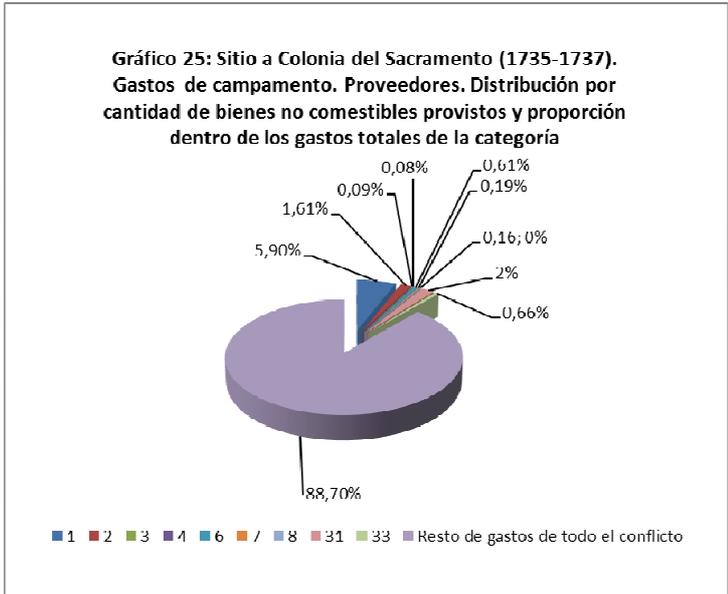
La información presente en el cuadro 16 se encuentra desagregada en los gráficos 23, 24 y 25.



Fuente: cuadro 16.



Fuente: cuadro 16.



Fuente: cuadro 16.

Analizando los datos del cuadro 16 y sus respectivos gráficos, se observa que 69,80% de los proveedores proporcionó un solo bien. Muchos de esos productos, dado a la naturaleza y origen de los mismos (bienes provenientes de economías americanas extra regionales o extra americanas), no fueron entregados por proveedores-productores de esos bienes, sino por “intermediarios” entre esos productores y el proveedor real de la expedición; éstos serían los casos de los “comerciantes-proveedores”, y de aquellos individuos que, como se explicitó anteriormente, por su función abastecen a las tropas. Ejemplos de lo anterior fueron el teniente general de Santa Fe don Javier de Echagüe y Andía, don Juan Benitez capitán de una compañía de milicias, Don Bernardo Casafus capitán de guerra de Corrientes⁴⁰⁴; todos ellos suministraron caballos para la expedición. Otro abastecedor de un solo producto fue don Luis Sifón del Río, capitán de la fragata San Bruno, quien proveyó pólvora.

Los productos de origen o producción local (como el carbón o la leña), sí parecen haber sido proveedores-productores/recolectores quienes los abastecieron. Ejemplo de ello fue Domingo Villaverde, el mayor proveedor de carbón del sitio, entregó 94% de la provisión total de carbón. El 90% de la producción de este bien fue suministrado para las fraguas del Rey, que se crearon para suministrar materiales para esta contienda; en ellas trabajaron la mayoría de los carpinteros, herreros, armeros y peones de yunque que fueron registrados trabajando en el presente sitio.

El alférez Francisco Serrano proveyó cueros de novillos, producto relacionado con su función principal en la contienda, la distribución “oficial” de carne para el sitio: entregó reses, terneras, carneros y tasajo, también abasteció bizcocho ordinario.⁴⁰⁵

Otros proveedores de un solo bien fueron José Genes, suministró a Alquizaleta estacas para palas y azadas⁴⁰⁶ y también proveyó madera para los navíos⁴⁰⁷; don Nicolás de la Quintana, proveyó hierro, fue censado en el padrón de 1738 con “...crezidas haciendas y esclavos...” en la Cañada Honda⁴⁰⁸; don Nicolás de Echavarria Galardia censado en 1738 con casa propia, en el padrón se especifica que trabaja en maderas, y que es casado y con dos hijos⁴⁰⁹; Marcos Cordoves, proveedor

⁴⁰⁴ Don Bernardo Casafus fue uno de los proveedores ajenos al espacio rioplatense, él fue un capitán de Guerra de Corrientes, que llegó al sitio con tropas desde allá y les suministró caballos para el tercio de los soldados que de esa ciudad venían a la contienda.

⁴⁰⁵ El alférez Francisco Serrano fue censado en 1738, “con casa propia, con esquina y pulpería en ella y en frente tahona, un esclavo, y tiene 35 varas el sitio de frente con el fondo correspondiente”. [Padrones] t. X, pág. 194. También Francisco Serrano fue proveedor de los navíos de registro. AGN, IX 43-1-4 leg. 7, exp. 3; IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2; IX 43-1-10, leg. 13, exp. 2.

⁴⁰⁶ AGN, IX 4-4-2.

⁴⁰⁷ AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

⁴⁰⁸ [Padrones] t. X, pág. 293.

⁴⁰⁹ [Padrones] t. X, pág. 239.

de ladrillos, censado también en 1738 como pardo, con casa en la calle del fuerte de norte a sur, en la que vive María Pastor, también parda.⁴¹⁰

Por su parte, Andrés Renier, un panadero francés de Montevideo, proveyó utensilios de panadería, también tabaco, harina y pan.⁴¹¹

Doña Manuela de Ramila y doña Isabel Gomez ambas proveyeron velas de sebo, pero a su vez, abastecieron de bizcocho a las tropas involucradas en la contienda.

Si bien sólo se mencionaron algunos casos de proveedores de bienes de campamento que también proveyeron comestibles para la contienda, un 27% del total de los proveedores de un solo producto, fue también proveedor de comestibles para el sitio.

Analizando el porcentaje de “mono-proveedores” se puede inferir que es mucha la gente que en el Río de la Plata vivió de abastecer un solo bien no comestible, y que esos abastecedores tuvieron un gran peso económico en relación a los gastos dentro de la categoría “Gastos de campamento”, ya que representaban alrededor del 36% del total de esos gastos.

Los proveedores especializados en la provisión de dos productos (15,09% del total), proveyeron bienes relacionados entre sí. Dentro de los proveedores que por su función abastecieron en esta contienda, se encontró a don Pedro Bautista Casafus, quien el 16 de marzo de 1736 entregó 15 libras de balas y 15 libras de pólvora; al capitán don José de Echauri, quien en varias ocasiones proveyó maderas y hachas; el director del Real Asiento, don Enrique Faure, proveedor de brea colorada y pólvora; Francisco Sintamante, condestable de la artillería, entregó hilo de sastre y lienzo crudo.

Otros ejemplos dentro de estos proveedores de dos bienes lo constituyeron Tomás Jeninsis, proveedor de aceite y limas, quien también brindó su servicio en la artillería: echó granos de bronce en los fogones y compuso piezas de artillería desfogonadas. Francisco Moreno abasteció de ejes y maderas. Antonio de Rueda entregó hilo de sastre y ropa de la tierra, también había aprovisionado de yerba, vino y aguardiente para el sitio. Por último, otro proveedor fue el maestro carpintero Ignacio Moriñigo que proveyó cajoncitos y cajones de pino, además de haber trabajado en las cabrías y las cureñas.

Económicamente las provisiones de estos proveedores de dos bienes, alcanzaron a sumar 9,82% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”.

⁴¹⁰ [Padrones] t. X, pág. 264.

⁴¹¹ En cuanto a Andrés Renier está clara su especialización, ya que la misma fuente brinda los datos de su oficio y del lugar de residencia.

También estaban relacionados los productos entregados por los proveedores que abastecieron tres bienes distintos (1,89% del total de proveedores). Se puede observar la relación en el caso de Bautista Penasco: proveyó aguardiente de espíritu, frasqueras con frascos y frascos de mistela, todos estos bienes fueron para el abastecimiento del Hospital volante; también entregó para este centro de salud: arroz, pimienta, clavo de comer y canela.

Felipe García representó 1,89% de los proveedores abastecedores de cuatro bienes; entregó cueros de novillos y de carneros, sacos de cuero y grasa, además de haber provisto gallinas y huevos. Claramente puede haber sido Felipe un proveedor-productor de estos bienes, dado el alto grado de relación que presentan unos con otros.⁴¹²

El 3,77% de los proveedores proveyó seis bienes. La fuente no especifica que estos individuos hayan tenido una función y/o cargo dentro de la contienda que los haya inclinado a proveer esos bienes; debido a la naturaleza de los productos por ellos entregados, tal vez sean comerciantes, sean “intermediarios” ente los productores y los consumidores finales (en este caso las tropas de la expedición). Los proveedores de seis bienes fueron don Juan Antonio de Zevallos, indudablemente vinculado al rubro textil; entregó lienzo crudo, piezas de Bretaña anchas y angostas, paño azul, sempiterna y seda. Por su parte Francisco Ramos abasteció de faroles, velas de sebo, leña, barriles, cajoncitos y embudos de hojalata, además de haber sido proveedor de yerba, bizcocho ordinario y miniestra para esta contienda.

Económicamente los abastecimientos de estos proveedores de seis bienes, alcanzaron a sumar 3,73% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”.

Juan Alvarez de Salas representa 1,89% de los proveedores que proveyeron siete bienes; entregó carbón, velas de sebo, leña en ases, tipas de cuero, tipetas, botijuelas pequeñas vidriadas y jabón; este proveedor es un caso excepcional, no sólo abastece esta gran cantidad de bienes necesarios para los gastos del campamento, también fue el proveedor más diversificado en la entrega de comestibles para el sitio: entregó yerba, ají, pasas de uva, pasas de higo, azúcar blanco, pan, vino, aguardiente, vinagre en botijas, perdices, queso, sal y garbanzos; a la vez que también proveyó a las tripulaciones de los navíos de registro.⁴¹³

⁴¹² Felipe García, figura censado en el padrón de 1744 con casa propia, con 50 años, casado con doña Francisca Flores, tiene una hija llamada María Josefa y un huérfano llamado Juan Antonio Santos de 9 años. [Padrones] t. X, pág. 451.

⁴¹³ Para los aprovisionamientos del sitio a Colonia: AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4. Para los abastecimientos de los navíos de registro: AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2.

Francisco de la Trinidad representa 1,89% de los proveedores que abasteció ocho bienes distintos; proveyó carbón, piezas de barro, escudillas de losa, velas de sebo, jabón, almidón, leña, tipas de cuero. También fue un proveedor diversificado de bienes comestibles para el sitio, entregó bizcochuelo, vino, aguardiente, queso, miniestra y garbanzos.

Don Andrés Pacheco Malaver fue el proveedor más diversificado, sus distintos aprovisionamientos parecerían no tener que ver con una función establecida dentro de la contienda (no se especifica que este individuo tenga un cargo determinado en el sitio). Don Andrés entregó treinta y un productos destinados al campamento: lienzo crudo, lienzo de algodón, ropa de la tierra, sayal de Quito fino y sayal ordinario, camisas de Bretaña, sombreros finos, frazadas del Cuzco, agujas capoterías y agujas colchoneras, maderas, suelas, hilos de acarreto, de sastre y de velas, martillos de hierro, barrenas (taladros), cuchillos, ollas de hierro, platos y cucharas de peltre, piezas de platilla, bacinillas y jeringas de latón, calentadores de cobre, candeleros de metal, cera labrada, almirez (mortero), cruz de hierro, peroles, candados. Don Pacheco Malaver también entregó para el sitio comestibles: tabaco, ají, bizcocho ordinario, vino, aguardiente y sal; y papel para uso administrativo. En total, tomando todas las provisiones hechas por don Andrés al sitio, tenemos un total de treinta y ocho productos distintos provistos por este comerciante. Don Pacheco Malaver, realiza siete entregas de productos a lo largo del tiempo que duró el sitio; la primera es el 24 de septiembre de 1735, pocos días antes de comenzar la expedición, donde el comerciante realiza un primer aprovisionamiento de muchos de los productos necesarios para la misma; ahí proporciona 23 productos distintos, siendo la vez que más bienes proveyó; luego realizó una entrega de ropa de la tierra en el mes de noviembre del mismo año; en el año 1736 realizó las cinco entregas restantes, en febrero, en julio, en octubre y la última en noviembre.

Económicamente las provisiones de este proveedor de treinta y un bienes, representan 12,15% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”, a la vez que suman 2% del gasto total del sitio.

Por último, quien más productos entregó fue don Francisco de Zevicos, guarda almacén de la expedición. Proveyó dijes de Castilla, ejes, tachuelas, clavos, maderas, lazos, suelas, barrenas, bayonetas, vainas de bayonetas, fusiles, pólvora, tapas para polvorines, escoplo de escopetas, cueros de novillos, cordobanes, badanas, untosinsal, cobre, aceite, cera labrada, cuchillos, sacos de cuero, cal, arena, candados, lienzo crudo, pañete, hilo de sastre, tijeras, colchones, almohadas y bolsas de crudo; un total de 33 productos entregados, sumando 4% del total gastado en la categoría.

Por el peso económico de sus provisiones, se pudo observar que los proveedores más diversificados (exceptuando a don Andrés Pacheco Malaver), aquellos que entregaron entre 3 y 33 bienes, no tuvieron tanta importancia económica como los proveedores de uno o dos productos; los

porcentajes del total general de gastos de los bienes de la categoría “gastos de campamento” de estos proveedores oscilan solamente entre 4% y 0,50% del total del dinero gastado en la categoría.

4.4.4. Análisis de los proveedores de “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

Se han podido identificar 91 proveedores de servicios para la categoría “Gastos de campamento” de esta contienda; todos eran hombres. El 92,30% de ellos no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta; 7,70% figuraban en la fuente como “dones”; ellos eran el cirujano don Antonio Bureto, los clérigos don Juan Antonio Carreño y Felipe de la Vega, el platero don Sebastián de Alzegas, el boticario don Santos de Barzena, el capitán de artillería don José de Echauri, y el guarda almacén don Francisco de Zevicos.

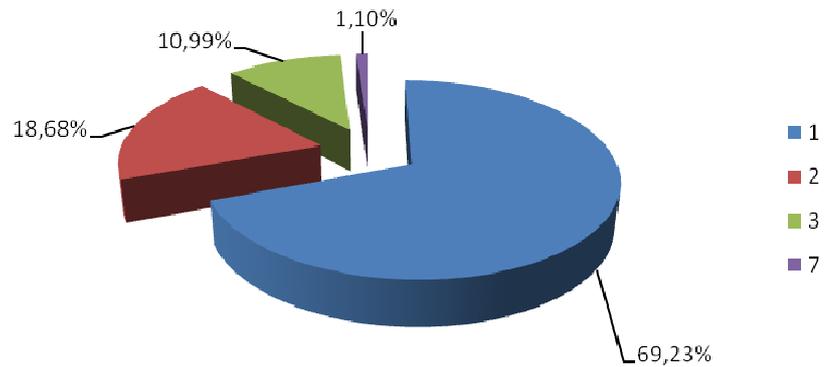
Cuadro 17: Proveedores categoría “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

Servicios provistos	Cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del sitio
1	63	69,23	5.864,75	15,77	2,59
2	17	18,68	4.257,13	11,44	1,88
3	10	10,99	978,68	2,63	0,43
7	1	1,10	487,75	1,31	0,22
Total	91	100,00	11.588,31	31,15	5,12

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4.

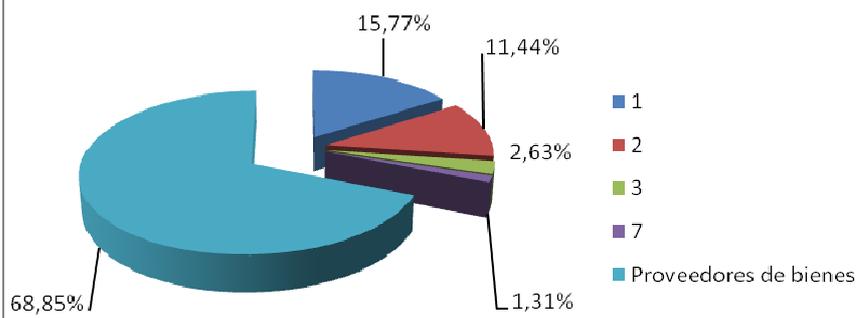
La información presente en el cuadro 17 se encuentra desagregada en los gráficos 26, 27 y 28.

Gráfico 26: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos



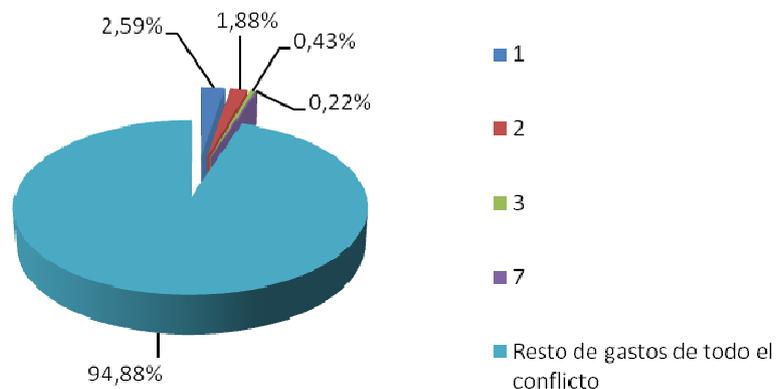
Fuente: cuadro 17.

Gráfico 27: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Proveedores. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales de la categoría



Fuente: cuadro 17.

Gráfico 28: Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737). Gastos de campamento. Distribución por cantidad de servicios provistos y proporción dentro de los gastos totales del sitio



Fuente: cuadro 17.

Dentro del 69,23% del total de proveedores que proveyeron un solo servicio, se pudo establecer tres tipos diferentes de proveedores de servicios.

Por un lado estaban los proveedores que brindaban un servicio vinculado a su profesión: Santos de Barzena, fue el boticario de la expedición y también cumplió ese rol para los navíos de registro⁴¹⁴; Francisco de la Plaza, fue cirujano del sitio⁴¹⁵; Juan Sinot, fue cocinero del Hospital volante; Felipe de la Vega, fue capellán de la expedición.

Por otro lado se encontraban aquellos proveedores de servicios vinculados a la función y/o cargo de quien lo proveía: Isidro Molina capitán de una compañía, Pedro Vieyra integrante de la compañía de artillería y José Narriondo soldado de la compañía del capitán don Francisco Gutierrez; todos proveyeron socorros para la curación de heridas.

Por último, estaban aquellos proveedores que brindaron su oficio para esta contienda. Entre ellos se puede mencionar a Sebastián de Alzegas, platero, cobró 24 pesos el 17 de diciembre de 1736 por el importe y la manufactura de un platillo y dos vinagreras de plata⁴¹⁶; José Grajales, el calderero que confeccionó 4 cucharas necesarias para medir pólvora en los cañones⁴¹⁷; Pedro Motiño, el tonelero proveedor de barriles tanto para las tropas⁴¹⁸, como para los barcos⁴¹⁹; Gregorio (sin especificar el apellido), el maestro sillero que el 6 de enero de 1737 le pagan por su trabajo de 10 días componiendo sillas de los dragones.⁴²⁰ Lamentablemente no se pudo identificar el nombre del zapatero que el 22 de octubre de 1736 cosió las suelas para el fuelle.⁴²¹

Dentro de un mismo oficio se han evidenciado distintas categorías de “proveedores”; entre los carpinteros y armeros, hubo maestros, oficiales y peones; por parte de los herreros, había maestros y peones. Proveedores de estos oficios fueron: Gregorio Gorostegui, un carpintero que aportó su oficio tanto para la provisión de las tropas del sitio, como para las tripulaciones de los barcos⁴²²; Tomás Jeninsis, un armero (no especifica categoría) e Ignacio Moriñigo (carpintero) ambos fueron también proveedores de bienes para los gastos de campamento; Bernardino Casco, maestro carpintero, censado en 1738 con casa propia, figura como “de color Pardo casado con 4

⁴¹⁴ AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2.

⁴¹⁵ Fue censado en 1738 como “natural de España, con casa propia donde vive con su muger Ana Diaz, y un hijo”. [Padrones] t. X, pág. 196.

⁴¹⁶ AGN, IX 4-4-3.

⁴¹⁷ AGN, IX 4-4-4.

⁴¹⁸ AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

⁴¹⁹ AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

⁴²⁰ AGN, IX, 4-4-4.

⁴²¹ Este es uno de los tantos pagos realizados por Alquizaleta a de Zevicos, para que éste a su vez pague a un tercero que brindó el servicio, AGN, IX 4-4-3.

⁴²² AGN, IX 4-4-4, para el abasto de las tropas del sitio; AGN, IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3, para la provisión de las tripulaciones de los navíos de registro.

hijos Mro. de coches”.⁴²³ Varios de los proveedores de uno solo de estos oficios, posiblemente estaban emparentados entre sí; podría ser el caso de Domingo y Francisco Escudero, ambos dedicados a la herrería; o de Eugenio (maestro carpintero) y Juan (maestro armero) Estaes; o de los posibles hermanos García: Lázaro, Nicolás, Tomás (todos peones de macho -yunque-) y Cristóbal (peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque)).

Hubo proveedores que sólo se los identificaba con el nombre y/o alguna alusión de su identidad; “el negro de Rosa de Riblos”, quien trabajó 340 días en la herrería y cobró por ese trabajo; “el indio Francisco” el peón herrero del maestro Domingo de San José; Luis, “el negro del maestro Remigio”.⁴²⁴

Se identificaron maestros que figuran cobrando sus trabajos con sus oficiales; ejemplo de ello fue el maestro carpintero Antonio de Castro, quien cobró su trabajo en un mismo recibo junto a su oficial Francisco Vanegas.

Los pagos de los servicios podían ser mensuales; como los salarios del cirujano, del boticario, del capellán, del maestro carpintero Martín de Aldave. También hubo pagos por diversos trabajos realizados gracias a su oficio: al maestro armero Daniel Remigio le pagaron 5 pesos por poner correas y remendar cartucheras. Muchos pagos eran por x cantidad de días trabajados: al peón armero Pedro Mendez le pagaron 2 pesos con 2 reales por su trabajo de 3 días en la fragua, a razón de 6 reales diarios; al peón herrero José Cáceres le pagan 4 reales por un día que éste trabajó en la fragua.

Estos 63 proveedores de servicios no son importantes económicamente si se los compara con el total gastado en toda la contienda, pues representan sólo 2,59% de este gasto total. Sin embargo, pese a esta escasa importancia económica, fueron muchas las personas que gracias a la provisión de “su servicio” pudieron sobrevivir en el espacio rioplatense. Los servicios de carpintería, herrería y armería, son los que generaron mayor cantidad de empleo en esta categoría gastos de campamento.

Del total de proveedores, 18,68% brindaron dos servicios. Se pudo establecer que cuando prestaban más de un servicio, compartían la “jerarquía” dentro de ese oficio que estaban brindando; fueron ejemplo de esto: José Clavijo, José Criado, Domingo de San José, Juan Estrit⁴²⁵, Gregorio Granel, Juan Antonio Rodríguez, Antonio (no especifica el apellido); todos ellos fueron

⁴²³ [Padrones] t. X, pág. 228.

⁴²⁴ AGN, IX 4-4-3 y AGN, IX, 4-4-4.

⁴²⁵ Figura en el padrón de 1744 como maestro armero, natural de Alemania, de 60 años, viviendo con su mujer doña Francisca Rodríguez, dos hijos y un agregado, en un cuarto alquilado a Pablo Carricaburu, dueño de una de las tantas lanchas usadas en el sitio. [Padrones] t. X, pág. 344.

identificados en la fuente como maestros herreros y también maestros armeros. Martín de Aldave fue maestro carpintero y maestro armero. Tomás de Arroyo y Juan Antonio de Echeverría fueron peones herreros y peones armeros. Martín de Bracamonte, Ignacio Mendez y Luis “el negro del maestro Remigio” fueron peones armeros y peones de macho (yunque).

También integrando este rubro de proveedores de dos servicios se encontraban el capitán de artillería, José de Echauri, proveyó trabajos de carpintería y herrería; Jose González, un soldado de la compañía del capitán don Miguel de Merlo, fue proveedor de carpintería y abastecedor de socorros para la curación de heridas; y “el negro Francisco”, fue albañil y carpintero.

Varios abastecedores satisficieron tres tipos de servicios, representaron 10,99% del total general de proveedores. El entrecruzamiento más común de oficios lo constituyeron los herreros, armeros y peones de macho; muchos fueron los proveedores que brindaron estos tres servicios: Bernabé Araujo, Pedro Clavijo, José de Arroyo, Ignacio Garay, Cristóbal García, Manuel Mora y Pablo Moreno.

Otros proveedores de tres servicios distintos fueron: Tomás de Villamayor, proveedor de trabajos de carpintería (no especifica su categoría), peón armero y peón de macho; y los posibles hermanos Escalante: Francisco (maestro herrero, maestro armero y peón de macho) y Gregorio (peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque).

Por último, el guarda almacén Francisco de Zevicos fue el único proveedor de siete servicios; tonelería, albañilería, carpintería, herrería, armería, zapatería y sillería.⁴²⁶

4.4.5. Análisis finales

Fueron muchas las personas involucradas en el aprovisionamiento tanto de bienes no comestibles como de servicios de la categoría “Gastos de Campamento” necesarios para el sitio a Colonia del Sacramento.

Si se reflexiona sobre los proveedores de bienes no comestibles, se pudo establecer una especialización, ya que 70% de los individuos proporcionó un solo bien; aunque también hubo lugar para aquellos proveedores diversificados en dos productos, 15,09% del total. En el último caso, los bienes provistos estaban, mayoritariamente, relacionados entre sí. El 90% de estos proveedores de productos fueron hombres.

⁴²⁶ Debido a su cargo/función, se puede inferir que de Zevicos no es un profesional, o alguien que trabaja un oficio; sino que sólo se remite a distribuir aquello que otros hacen.

Al igual que para los abastecedores de servicios relativos a la logística y gestión, hubo en este conjunto de proveedores individuos que posiblemente accedieron a los contratos que los conciernen debido a su inserción en el aparato burocrático militar directamente relacionado con la contienda⁴²⁷, por ejemplo las compras de balas y pólvora gestionadas por el guarda almacén, los caballos entregados por capitanes y tenientes; o los distintos socorros para la curación de heridas que entregaron varios capitanes.

Otros fueron proveedores-intermediarios entre los productores y los consumidores finales (varios de ellos identificados en los padrones como comerciantes) que se encargaron de suministrar los productos relativos al campamento de la expedición (armamento, maderas, hachas, clavos, brea, lienzo, ropa, cueros y demás).

Hubo además proveedores-productores/recolectores, es decir quienes directamente recolectaron o produjeron determinados bienes (carbón y leña).

Respecto a la provisión de servicios, también se pudo establecer una especialización, ya que 70% de los individuos proporcionó un solo servicio, el 100% eran hombres. Se pudo establecer tres tipos diferentes de proveedores de servicios.

Se han identificado a aquellos individuos que brindaban un servicio vinculado a su profesión: cirujano, boticario, capellán, cocinero.

Se reconocieron proveedores que brindaron su oficio: plateros, caldereros, toneleros, un albañil, un maestro sillero, un zapatero, carpinteros, armeros y herreros. Dentro de un mismo oficio se han evidenciado distintas categorías de proveedores; entre los carpinteros y armeros hubo maestros, oficiales y peones; por parte de los herreros, había maestros y peones. Se identificaron maestros que figuran cobrando sus trabajos con sus oficiales. Se evidenció que los pagos de los servicios podían ser mensuales; otros podían ser pagos por diversos trabajos realizados gracias a su oficio; otros pagos eran por x cantidad de días trabajados. Se pudo establecer que cuando prestaban más de un servicio, compartían la “jerarquía” dentro de ese oficio que estaban brindando. El entrecruzamiento más común de oficios lo constituyeron los herreros, armeros y peones de macho, ya que fueron varias las personas que suministraron estos tres oficios para la contienda. Varios de estos proveedores de servicios, al igual que se observó para otras categorías, estaban emparentados entre sí; mientras que a algunos se los encontró compartiendo vivienda o viviendo en casas de propiedad de otros proveedores.

⁴²⁷ Capitanes, tenientes alférez, condestables de artillería, guarda almacén, hasta el mismo proveedor real.

Como se evidenció con los proveedores de las demás categorías mencionadas en este trabajo, también muchos individuos proveyeron el mismo bien o servicio tanto para las tropas destinadas a la defensa, como para las tripulaciones de la navegación ultramarina.

Lo interesante de resaltar con toda esta descripción es la gran variedad de actividades involucradas y de dispersión por lo tanto del gasto entre numerosos individuos.

4.5. Análisis finales del Sitio a Colonia del Sacramento 1735-1737

Un primer aspecto a señalar es la importancia de la corona como agente dinamizador de la economía rioplatense. Analizando los gastos totales de la contienda, se pudo saber que no fue poca la plata que la corona puso en circulación para la satisfacción de las demandas evidenciadas en el conflicto, ya que si bien es una cifra cercana a las exportaciones legales salidas por este puerto, los gastos del sitio es dinero que la administración central tiene que gastar en América y que no puede llegar a formar parte de los envíos de metales preciosos por cuenta de la Real Hacienda.

Siempre se supo que lo que iba a la tesorería central es lo que quedaba después de que se pagaban todas las cuentas en América, pero se tendía a pensar en gastos fijos, como el mantenimiento del aparato burocrático y militar “normal”. En estos trabajos con las fuentes contables de la monarquía se presta mayor atención al *cargo* que a la *data*. A través del seguimiento de esos gastos, se pudo establecer que la economía de la región rioplatense fue la más dinamizada por la satisfacción de las demandas, ya que absorbió 61,04% de los gastos generales del Sitio. De este importe, los gastos en la categoría “comestibles” abarcaron 25,46%; de éstos el mayor gasto lo representaron las harinas y panificados con el 22,53%, en particular los proveedores de bizcocho ordinario (la mayoría bizcocheras) que sumaron alrededor del 20% del total general gastado en la contienda. Por su parte, los gastos ocasionados por los proveedores de la categoría “salarios y gastos de gestión” sumaron cerca del 30% del total de esos gastos dinamizadores de la economía local; dentro de este importe, se destacan los gastos en transporte, en especial los lancheros y los carreteros. Por último, el resto de los gastos dinamizadores de la economía rioplatense lo aportan el poco más de 6% que suman los gastos de la categoría “gastos de campamento”, en particular los proveedores de oficios con el 4,55%, gastos ocasionados principalmente por los carpinteros, los herreros y los armeros.

Este espacio rioplatense pudo, en más de un producto, servicio o gasto provocado allí (trabajado en las distintas categorías, con distintos niveles de análisis), ser quien directamente satisfizo las demandas de esta guerra; además de haber sido un mercado articulador de aquellos

bienes y servicios americanos extra regionales o extra americanos, necesarios para el conflicto bélico. Con la demanda de estos productos no originarios del espacio rioplatense, la corona dinamizó también economías de territorios lejanos. Este factor fue seguramente, un elemento más para colaborar en la formación del Río de la Plata como un polo de atracción.

Este trabajo muestra también que el crecimiento del Río de la Plata no es de la última parte del siglo XVIII, sino que arranca antes, ya en su primera mitad.

La corona, con la generación de las demandas, generó trabajo a toda esa amplia gama de proveedores; lo que ayudó también a crear fidelidad no sólo dentro del espacio rioplatense, sino del espacio americano y extra-americano. Los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo. A la vez, se estaba internalizando el sistema de dominación, dado que la subsistencia de esos sectores sociales medios y bajos, dependía de las demandas que la corona generase.

Más relevancia adquieren estos análisis, si se piensa que el sitio no fue la única fuente de demandas para estos proveedores, ya que en el “largo siglo XVIII” (1680-1820) las demandas tanto para las tripulaciones de la navegación ultramarina, como para las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos siguieron dinamizando toda esta economía. A su vez, el análisis de los proveedores del sitio, pudo establecer que en los períodos conflictivos donde una demanda decae, como la del aprovisionamiento de barcos, la misma gente pasa a abastecer del mismo bien y/o servicio a las tropas. Lo que permite afirmar que se está ante individuos que tienen esta actividad económica de modo continuo.

Centrando el análisis en los propios proveedores de bienes y servicios, primeramente pensamos que pertenecían a los sectores sociales bajos y que habrían alcanzado una relativa prosperidad.

Pero, al seguir problematizando esta cuestión ya en mis investigaciones individuales, pude observar que este sector social ajeno a la elite no era homogéneo y que había que trabajarlo en profundidad para poder clasificarlo, y para poder tener un punto de comparación económica para poder saber si era mucha o poca la plata movida por la Corona en la satisfacción de alguna de las demandas evidenciadas en este complejo portuario. Para tener un acercamiento más directo a los proveedores en sí; es que decido en este trabajo estudiarlos a través de sus aprovisionamientos a las tropas del Sitio a Colonia del Sacramento.

Del análisis emergieron algunos individuos que por la cantidad de transacciones y los montos involucrados no me permiten integrarlos a los sectores bajos, pero tampoco a las elites, dado que tras rastrearlos no he podido encontrarlos en los ámbitos de pertenencia propios de este sector social. Se pudo establecer que estos individuos no participaron en corporaciones de defensa

de intereses sectoriales, ni en el cabildo, con lo que podemos suponerlos subordinados a las elites que sí participaban de esos espacios. Este nuevo sector “medio” está integrado por un conjunto de actores que mueven sumas considerables de dinero resultante de enlazar actividades productivas y consumidores, pero que no participan de las instancias de decisión a nivel local. Son aquellos “proveedores-intermediarios”(el caso de los comerciantes proveedores o de los que abastecen debido a su función dentro de la contienda: capitanes, tenientes, alférez), pequeños “empresarios” con capacidad de gestión que organizaban diversos trabajos (por ejemplo las bizcocheras de consideración quienes estaban presentes en unidades habitacionales complejas, en las que además del núcleo familiar se declara la presencia de indios conchabados, esclavas, mujeres libres agregadas; o de aquellas bizcocheras que formaban “clanes” familiares).

Con respecto a los diversos proveedores, se pudo establecer el grado de especialización que había en torno a la satisfacción de las distintas demandas evidenciadas para la contienda.

En el caso de los proveedores de Comestibles, más del 78% de ellos fue “mono-proveedor”; estos abastecedores con sus provisiones sumaban una cifra cercana a la mitad del dinero gastado en la categoría comestibles. También se pudo observar el gran peso económico de estos “mono-proveedores” en relación a los gastos totales del sitio, ya que representaban un cuarto del total de esos gastos.

En cuanto a los proveedores de servicios asociados a la logística y la gestión del sitio, más del 90% de ellos proveyeron un solo servicio. Estos abastecedores tuvieron un gran peso económico en relación a los gastos dentro de la categoría “Salarios y gastos de gestión”, ya que representaban alrededor del 60% del total de esos gastos. También fueron significativas estas sumas de dinero con respecto al 100% de los gastos del sitio, ya que sumaron 17,67% del total del dinero gastado en la contienda.

Por su parte, los abastecedores de bienes no comestibles y servicios relativos al campamento de la contienda, la situación fue similar a la de los proveedores de la logística pues, 70% de ellos fueron también “mono-proveedores”.

Pese a esta especialización, no he evidenciado monopolios, sino una notable heterogeneidad dentro de los diversos rubros. Por ejemplo, respecto a los proveedores de bizcocho ordinario, al interior del grupo se observa una notable disparidad en cuanto a cantidades provistas, número de participaciones en el mercado y montos involucrados: Manuela de Ramila, la mayor proveedora del sitio, entregó 437,7 quintales, equivalentes al 6,19% del total (20.107,938kgs); el clan Beresosa y Contreras abasteció 10% del bizcocho del sitio; pero también hubo lugar para las pequeñas

bizcocheras, generalmente agrupadas en clanes familiares, como las hermanas Gomez. La mayoría de los proveedores menores realiza sólo una única entrega, o al menos recibe un único pago.

En cuanto a la distribución por sexo de los diversos proveedores, en la categoría comestibles estaba muy equilibrada, alrededor de 50% de ambos, (dentro de las mujeres, la mayoría fueron bizcocheras); respecto a la categoría Salarios y gestión, 98% fueron hombres; por último, los proveedores de los gastos de Campamento también fueron hombres casi en su totalidad, pues 97% de ellos lo eran.

En su mayoría los bienes y/o servicios fueron brindados en el espacio rioplatense a las compañías de naturales y pardos destinadas a la expedición a Colonia de Sacramento, a las compañías de la Ensenada de Barragán, a las del camino del Carcarañá, a los soldados asentados en Montevideo, y a todas aquellas tropas intervinientes en la contienda

A través de estos estudios también se ha podido establecer la heterogeneidad de trabajos que la satisfacción de las demandas de los barcos generaban en el espacio rioplatense: pequeñas bizcocheras, pequeños productores/recolectores (de leña o carbón), herreros, carpinteros, armeros, zapateros, silleros, albañiles, plateros, caldereros, toneleros, carreteros, lancheros, marineros, diversos peones (que hacían guardias, vigilaban las costas, romaneaban las cargas), por mencionar sólo algunos de los tantos modos de vida de los integrantes del sector social bajo. He evidenciado distintas categorías de “proveedores”; entre los carpinteros y armeros, hubo maestros, oficiales y peones; por parte de los herreros, había maestros y peones; cuando prestaban más de un servicio, compartían la “jerarquía” dentro de ese oficio que estaban brindando. Hubo quienes por su cargo y/o función abastecían a las tropas; fueron los casos de los capitanes, tenientes, alférez, condestable de la artillería, sobrestante, guarda almacén, o el propio proveedor real; también hubo quienes cobraron por brindar su profesión (práctico de río, ingeniero, cirujano, boticario, capellán, cocinero, entre otros).

A este sector social ajeno a la elite no le faltó el trabajo, y no era poco el dinero que estos bienes y servicios le generó; lo que permite seguir reafirmando la hipótesis sobre la relativa prosperidad de estos sectores; más aún si se tiene en cuenta la bibliografía existente sobre los sectores populares en Europa en el mismo período, donde detallan las hambrunas y terribles padecimientos de estos individuos.

Como se mencionó anteriormente, el estímulo económico para los individuos que vivían en la región rioplatense 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 período

1779-1810, existió y generó mucho trabajo, sobre todo específico, inherente al puerto, hasta ahora casi ignorado de la bibliografía.

Capítulo 5. La navegación y la dinamización de la economía local. Un caso concreto: el carenado y calafateado de las Fragatas-correo en Montevideo 1767-1802

5.1. Las fuentes utilizadas y la metodología de trabajo

La fuente base para analizar estas actividades económicas y los individuos que las llevaron a cabo es el “libro de carenas”⁴²⁸ de las Fragatas-correo que comenzaron a llegar al Río de la Plata en 1767.⁴²⁹ Además de su utilidad específica esta fuente permite 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.⁴³⁰

Se trata de una fuente en principio bastante homogénea, ya que durante todo el período de actividad de estas embarcaciones actuó como Administrador de la Real Renta de Correos en Montevideo el mismo individuo, Melchor de Viana. En este libro Viana detalla día a día los gastos hechos en la provisión de todos los bienes y servicios necesarios para el carenado y calafateado de las embarcaciones. . Figuran los datos de a quién se le pagó el producto y/o el servicio, la fecha de pago, el bien y/o servicio y a cuánto se le pagó, en casos excepcionales se menciona también el lugar de residencia del proveedor. No se pudo hallar los recibos individuales firmados por cada proveedor, como para poder hacer un entrecruzamiento de fuentes, como en el caso del Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737. Pero sí se encontró un balance general de la cantidad de viajes anual y el importe que se pagó por permitir seguir en “condiciones marineras” esas embarcaciones. Los mismos fueron cruzados con el día a día de los pagos realizados a cada proveedor, registrándose el mismo importe general de gastos.

⁴²⁸ 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 marineras”, como se solía decir.

⁴²⁹ AGN, XIII-15-6-2.

⁴³⁰ Para una presentación general de las fragatas-correo y su importancia en el tráfico ultramarino rioplatense, ver: Jumar [2000], 2002; Alvarez, 1986; Belloto, 1971.

Al igual que para el caso testigo anterior, en estas fuentes contables figura el nombre de a quién le están pagando ese producto o servicio; lo que no quiere decir que sea la persona que lo haya producido o provisto. Otra limitación es que muchos pagos están registrados a nombre de un funcionario de la época, y no de los proveedores. Mientras que algunos pagos no mencionan el nombre de la persona que cumplió dicha provisión.

Pese a esas limitaciones, las fuentes permitieron obtener un total general de los gastos ocasionados por el carenado y calafateado de las Fragatas-correo y revelar, mediante el seguimiento de la satisfacción de las diversas demandas, la dinamización que la contienda pudo originar en las distintas esferas económicas: la local, la americana extra regional o la extra americana; a la vez que se pudo registrar cada uno de los aprovisionamientos realizados por cada proveedor involucrado en la satisfacción de las distintas demandas. Al igual que para el caso testigo analizado en este trabajo, una vez que se identificaron cada uno de estos proveedores de bienes y servicios, para empezar a reconstruir las redes de relaciones puestas en acción para satisfacer las respectivas demandas, se investigó sobre sus vidas en diccionarios biográficos, censos, padrones, fuentes judiciales, entre otras.

En el anexo documental número 2 se incorporaron las tablas donde se puede observar los diversos abastecedores con su bien y/o servicio provisto, en algunos casos se especifica también su cargo o lugar de residencia, el día de la entrega o el pago del mismo, si se le está pagando por pieza, por día, por mes, por tarea terminada, el destino del bien y/o servicio, en el caso de insumos muchas veces se indica para qué trabajo se usaría, entre tantos datos por demás interesantes para analizar la sociedad y la economía del momento.

5.2. Gastos totales de las carenas y rubros en que se dividen

En total, durante los 35 años registrados por el libro de carenas, fueron pagados por los distintos servicios y los materiales necesarios 103.363,18 pesos⁴³¹, correspondientes a los 166 viajes identificados por 30 Fragatas-correo. (Ver cuadro 18).

A su vez, para un mejor análisis de los gastos ocasionados por el carenado y calafateado de las Fragatas-correo, se dividió a los mismos en categorías de acuerdo al

⁴³¹ Para ser precisos esta cifra equivaldría a 103.364 pesos, 1 real, 17 maravedies.

servicio y/o producto que proveían (Ver cuadro 19). Se pudo establecer que hay proveedores de “Oficios”, de “Transporte”, de “Gastos administrativos” y de “Compras”. Como se observa en el cuadro 19, se analizó dentro de cada categoría la plata que en ella se gastó y el porcentaje que esto representa sobre el valor total de lo gastado en todas las carenas.

Cuadro 18: Carenado Fragatas-correo, 1.767-1.802. Gastos totales. Distribución por año y cantidad de embarcaciones mantenidas

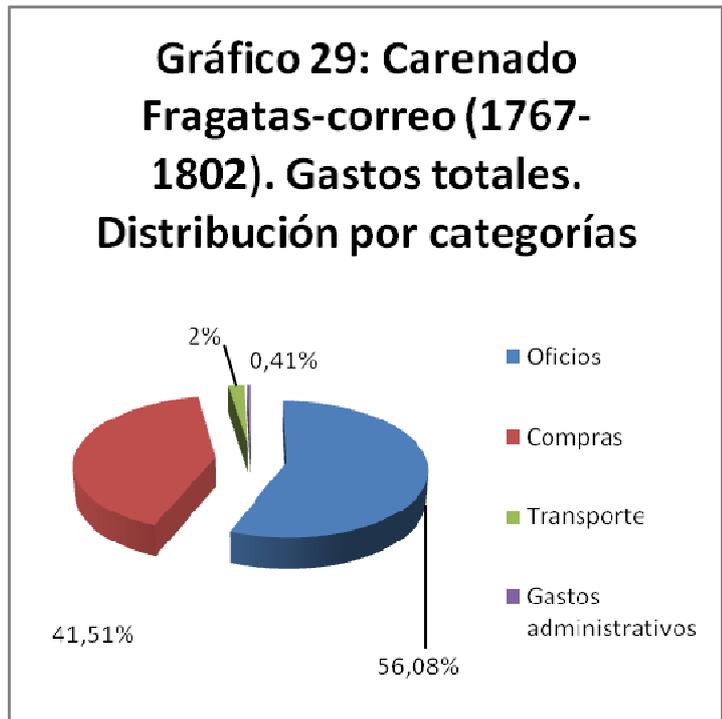
Año	Cantidad de viajes	Monto total carena	Año	Cantidad de viajes	Monto total carena
1768	2	547,500	1786	7	4.376,438
1769	5	2.875,750	1787	6	4.133,063
1770	4	3.457,500	1788	6	2.905,750
1771	4	3.215,500	1789	7	2.902,000
1772	6	4.448,250	1790	5	2.408,625
1773	6	2.073,125	1791	6	3.067,750
1774	6	2.895,000	1792	5	1.925,188
1775	6	3.084,250	1793	7	4.939,938
1776	7	9.179,875	1794	5	2.380,063
1777	6	3.000,500	1795	3	974,750
1778	6	3.906,813	1796	7	6.170,813
1779	6	4.332,500	1797	3	1.918,875
1780	3	3.127,750	1798	1	624,375
1781	4	2.741,688	1799	4	3.313,313
1782	2	1.995,438	1800	3	1.493,625
1783	2	1.115,563	1801	1	244,688
1784	7	2.415,625	1802	2	1.481,500
1785	6	3.689,813	Total	166	103.363,188

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

Cuadro 19: Carenado Fragatas-correo, 1.767-1.802. Gastos totales. Distribución por Categorías y proporción de las esferas económicas dinamizadas

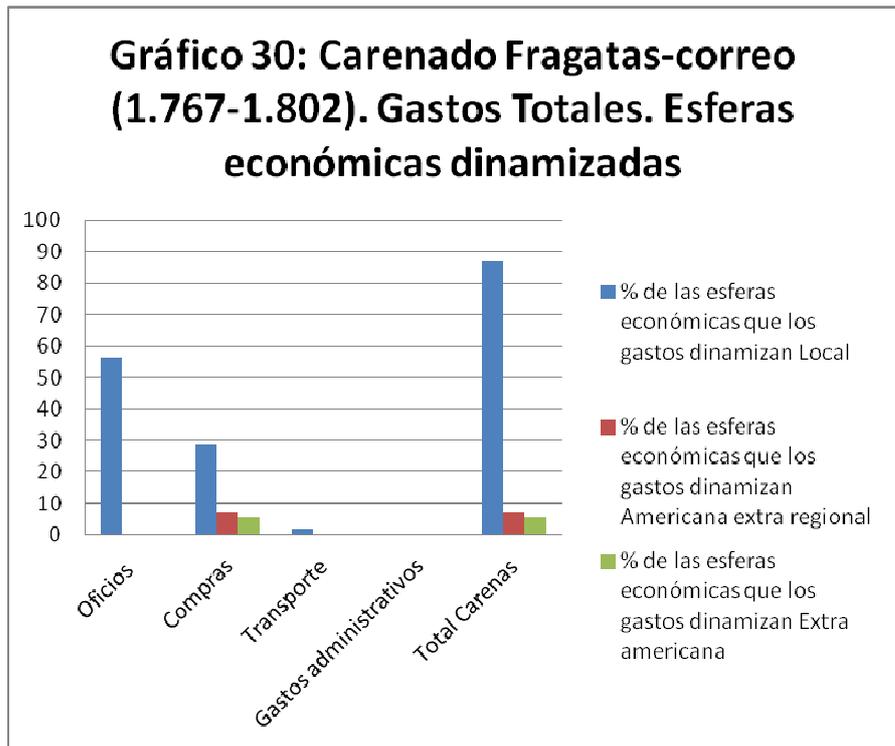
Categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% sobre valor total carena	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
			Local	Americana extra regional	Extra americana
Oficios	57.966,49	56,08	56,08	0,00	0,00
Compras	42.901,19	41,51	28,57	7,23	5,71
Transporte	2.075,00	2,00	2,00	0,00	0,00
Gastos administrativos	420,50	0,41	0,41	0,00	0,00
Total	103.363,18	100,00	87,06	7,23	5,71

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



Fuente: cuadro 19.

A su vez, dentro de cada categoría, se analizó cómo esos diversos gastos dinamizaban distintas esferas productivas: la local, la americana extra regional, y la extra americana. Allí pudo observarse que en todas las categorías la economía que más fue dinamizada por el mantenimiento en condiciones marineras de las Fragatas-correo, fue la del espacio rioplatense. (Gráfico 30).



Fuente: cuadro 19.

5.3. Análisis de la categoría Oficios dividida en sub categorías y porcentaje de su impacto en el gasto total de las carenas

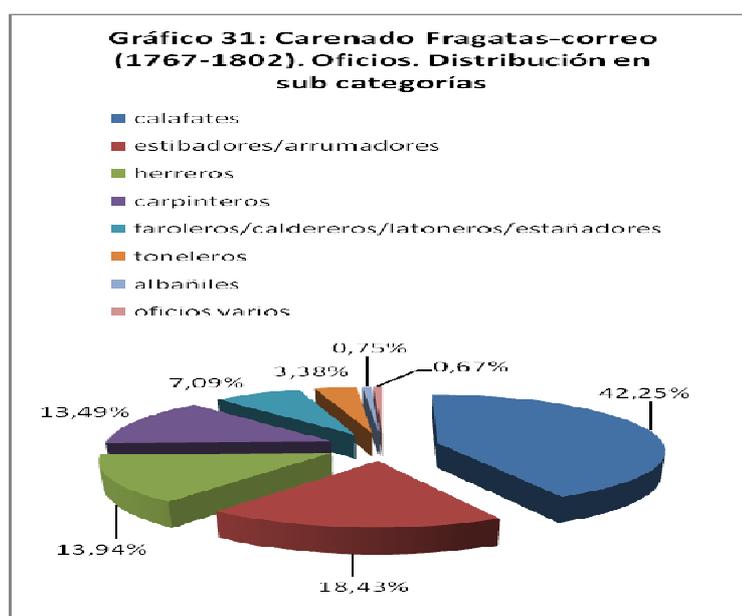
La categoría oficios, fue dividida en sub categorías para poder realizar un mejor análisis de la participación económica que los diversos proveedores de oficios tuvieron, tanto en el gasto total de la categoría, como en el gasto total de las carenas.

Cuadro 20: Gastos de la categoría “Oficios” divididos en sub categorías

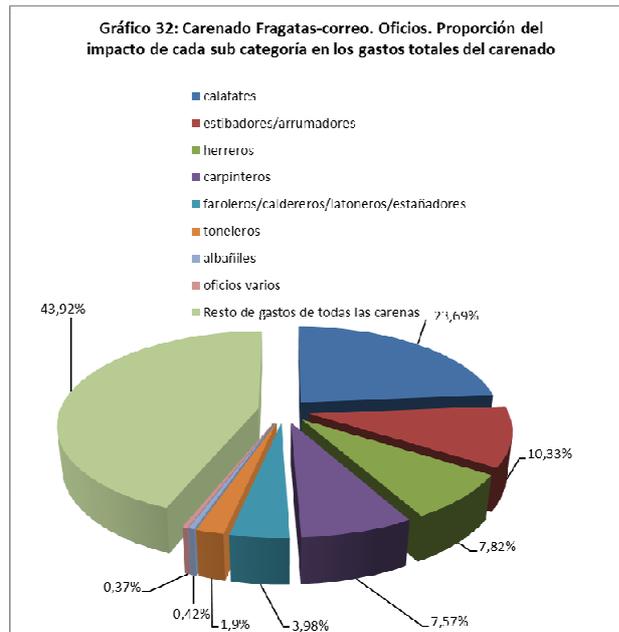
Sub-categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% sobre valor total carena	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Calafates	24.488,25	42,25	23,69	42,25	0,00	0,00
Estibadores/arrumadores	10.683,93	18,43	10,33	18,43	0,00	0,00
Herreros	8.080,45	13,94	7,82	13,94	0,00	0,00
Carpinteros	7.822,62	13,49	7,57	13,49	0,00	0,00
Faroleros/caldereros/latoneros/estañadores	4.111,37	7,09	3,98	7,09	0,00	0,00
Toneleros	1.959,37	3,38	1,90	3,38	0,00	0,00
Albañiles	432,50	0,75	0,42	0,75	0,00	0,00
Oficios varios	388,00	0,67	0,37	0,67	0,00	0,00
Totales	57.966,49	100,00	56,08	100,00	0,00	0,00

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

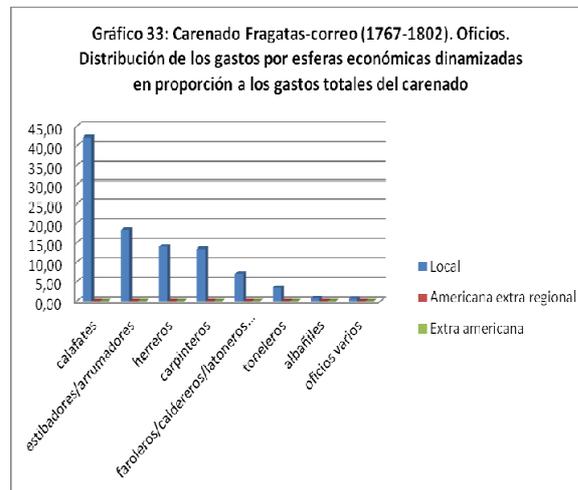
La información presente en el cuadro 20 se encuentra desagregada en los gráficos 31, 32 y 33.



Fuente: cuadro 20.



Fuente: cuadro 20.



Fuente: cuadro 20.

Analizando la participación de algunas actividades en el monto total de las carenas (ver cuadro 20 y gráficos 31 y 32), se puede advertir que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones diversas; aquí puede observarse como el efecto de la circulación ultramarina se distribuía sobre muchos individuos de distintos oficios. Pues, 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 estadías, así como para que el navío estuviera en las mejores condiciones posibles a la hora de emprender el regreso.

Los calafates estuvieron a cargo de la tarea de mantenimiento más común, el calafeteado o calafateado⁴³² del barco, su lancha y bote. Todos los materiales y tareas a utilizar en los carenados y calafateados eran determinados mayormente por un carpintero de rivera que recorría la embarcación y dictaminaba las necesidades. Los materiales usados en los distintos carenados, fueron incluidos en la categoría “Compras” del presente trabajo, para diferenciarlos de los oficios que son los rubros que más trabajo generaron en el Río de la Plata. Dentro de los insumos más usados en las carenas hubo materiales que no se hallaban en el espacio rioplatense, como la brea y la estopa⁴³³ que debían traerse de Europa. También se utilizaron productos regionales como el cuero, tanto al pelo como curtido para servir de forro de las embarcaciones y continuar el proceso de impermeabilización. Para fijar estos cueros se usaron estoperoles⁴³⁴ y tachuelas (también utilizadas junto a los clavos para clavar los palos).

Además durante el carenado se daban *pendoles* “limpiar los fondos de la embarcación, cargando peso a una banda o lado, descubriendo así el fondo del costado opuesto para limpiarlo”⁴³⁵, esta labor la realizaron los marineros. 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 pendoles, sino que parte de él se reservaba como repuesto para el viaje de regreso. Tanto el sebo como la cal eran derretidos en fogones que hacían los carpinteros y/o albañiles, otra esfera más de trabajo y provisión de materiales locales (como la leña, comprada a carreteros) que la provisión de servicios para las embarcaciones supo dinamizar en el complejo portuario rioplatense.

⁴³² Calafetear: “cerrar las juntas 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. Disponible en <<http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>> [Consultado por última vez junio de 2015].

⁴³³ Lo grueso y basto del lino que queda en el rastrillo cuando se peina y rastrilla... Se llama también la tela gruesa que se teje y fabrica con la hilaza de la estopa.” Diccionario de la Real Academia, edición de 1732, disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>. Consultado por última vez junio de 2015].

⁴³⁴ Clavo corto de cabeza grande y redonda que sirve para clavar las capas y otras cosas.” Diccionario de la Real Academia, edición de 1791, disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.1.0.0.0>. Consultado por última vez junio de 2015].

⁴³⁵ Diccionario de la Real Academia, edición de 1817, disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.3.0.0.0>. Consultado por última vez junio de 2015].

Otras tareas realizadas por los calafates fueron recorrer el bote, los trancaniles, las costuras; arreglar la caja del timón, las goteras, poner las capas de las bombas, entre otras.

Los **calafates** recibieron cerca del 25% del total del dinero gastado en el total de las carenas, pues sumaron sus trabajos 24.488,25 pesos, es decir 23,69% del total general. Muchas veces sólo figura en la fuente que se le pagó a x cantidad de calafates por tantos jornales a tanta plata el jornal. No obstante se han podido identificar 120 calafates que cobraron 20% del total de los trabajos de este oficio. El calafate que más dinero figura cobrando fue Ignacio Montoro, quien cobró 246,13 pesos por 118 días de labor. Ignacio fue un carpintero de 18 años de edad, soltero para los años 1772-1773, hermano de Santiago de 20 años e hijo de Martín Andrés Montoro, de 63 años, todos de oficio carpinteros.⁴³⁶ Además de realizar trabajos de calafate, este carpintero proveyó maderas para realizar sus tareas. Le sigue en cantidad de plata ganada Andrés Suarez, importando sus trabajos de 109 días, 218 pesos. Otro de los calafates identificados que sumó más dinero con su trabajo fue Tomás Soriano, quien también ya aparecía en el padrón de 1772-1773 revistando como calafate “identificado como vecino, de edad 40 años, casado, con 6 hijos (...) de oficio calafate”.⁴³⁷, por 105 días y medio de tareas cobró 211 pesos, es decir 2 pesos diarios por su labor. Este jornal fue el que cobraron la mayor cantidad de calafates, aunque se llegó a pagar hasta 18 reales el día. Si los individuos de a bordo eran quienes realizaban el calafateado, cobraban 1 peso el jornal. También junto a Tomás se han registrado pagos en el mismo período a Lucas Soriano, pero por 53 días de trabajo ¿sería Lucas alguno de sus 6 hijos que seguía su oficio?, tal vez Lucas sería hermano de Tomás. Parece ser que hubo más grupos de ¿parientes? ejerciendo este oficio; fueron los casos de Francisco y José Ortiz; Juan y José de León; Miguel y Antonio Moreno; Santiago, Francisco y José Gutiérrez; entre otros.

Hubo calafates que también ejercieron otras funciones; fueron los casos de Antonio Moreno, quien como tonelero compuso pipas de la aguada, a la vez que efectuó compras de alquitrán y velas; Francisco Zubillaga realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791; Francisco Gutierrez un calafate que como carretero llevó leña a las Fragatas-correo para ser usada en la cocción de la brea.

⁴³⁶ Apolant, 1966b, p. 81.

⁴³⁷ Apolant, 1966b, p. 78.

Los **estibadores/arrumadores** se encargaron de “componer la carga del bajel para que ocupe menos y vaya igual su peso”⁴³⁸, además de los abarrotos, estibas y arrumes, también prensaron cueros.

Sumaron sus trabajos 10.683,93 pesos del total de las carenas, es decir, 10,33% del total general gastado en todos trabajos para mantener a las embarcaciones en condiciones maríneas. (Ver cuadro 20 y gráficos 31 y 33).

Si bien se ha podido identificar muchos de estos estibadores/arrumadores (concretamente a 40 individuos), varios de estos trabajadores permanecen en el anonimato pues no se especifica en la fuente los nombres de todos estos peones. Sus jornales los cobraron desde 4 hasta 16 reales por día. Algunos cobraron mensualmente 12 pesos. Muchos marineros revistaban cumpliendo esta tarea de estibadores. También se encontraron ayudantes de arrumadores que cobraron 1 peso por día, como Antonio Pulseras y Leandro Lopez. Hubo al menos dos individuos que monopolizaron parte de las estibas. El peón que más trabajos realizó fue Juan José Perez, sus 1.629 días de trabajo (abarcan desde el año 1770 hasta el año 1786 inclusive), insumieron 2.764,50 pesos, es decir poco más del 25% del total gastado en este rubro. Le sigue Felipe Arias, quien cobró por 651 días trabajados, 1.302 pesos, 12,18% del total de lo gastado en los estibadores, teniendo un jornal de 2 pesos. Un dato muy particular es que este peón fue identificado en el padrón como natural de Buenos Aires, de 22 años de edad, soltero, mestizo, viviendo también en la “gran casa” de Juan Embil, un herrero con casa con pulpería y múltiples y versátiles ocupantes, desde herreros, carpinteros, estibadores, zapatero.⁴³⁹

También en este rubro parece haber trabajadores emparentados entre sí, tal vez sea el caso de José y Felipe Arias, o el de Joaquín y Antonio Sanchez, quienes figuran cobrando en el mismo tiempo por sus tareas.

El resto de los individuos están bastante equilibrados en cuanto a su participación económica en este negocio.

⁴³⁸ Diccionario de la Real Academia, edición de 1729. Disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtile?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>.> Consultado por última vez junio de 2015].

⁴³⁹ Apolant, 1966b, op. cit. p. 83. Más adelante en el trabajo se detalla el caso de la “gran casa” del herrero Juan Embil.

Siguiendo datos del cuadro 3, los **herrerros** representaban 7,82% del gasto total de la carena. Ellos se encargaron de reparar o reemplazar piezas metálicas. Entre sus tareas figuran: componer fierros y guarniciones de la bomba, fierros para los catres, carreteles, castañuelas, pernos y barras del timón, sunchos, gafas, grampones, clavos, planchas para el tamborete, abrazaderas, cubas, grampas, hacer llaves y bisagras para la caja de armas, componer barrenos, gafas de abarrotar los cueros, pasadores, cárcamos, chapetas, cortafierros, sortijas, eslabones, cadenas, herrajes, argollas, planchuelas, entre otros trabajos. Se les pagaba por producto terminado y no por jornal.

Afortunadamente en este rubro, en el libro de carenas nunca se omiten los nombres de los herreros involucrados. 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. Pues sólo son 6 individuos los que realizan esta tarea a lo largo de los 33 años que se necesitaron trabajos de herrería para las carenas.

Cuadro 21: Participación de herreros en la distribución del total del valor de las carenas

Año	Valor total carenas	Total herrería	% herrería s/total carena	Zufriategui	% Zufriategui s/ total herrería	Embil	% Embil s/ tot. herrería	Osinaga	% Osinaga s/ tot. herrería
1768	547,50								
1769	2.875,75	24,00	0,83%	24,00	100%				
1770-1780	42.721,06	2502,33	5,86%			2.426,70	96,98%		
1781	2.741,69	463,63	16,91%					274,75	59,26%
1782-1802	54.477,19	5090,50	9,34%					4.743,25	93,18%
Total	103.363,19	8080,45	7,82%						

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

Francisco Zufriategui domina el poco trabajo que hubo en 1769, Juan Ángel Embil domina entre 1770 y 1780. En 1781 desaparece Embil de los asientos para ceder el puesto a tres herreros: Joaquín Chopitea, Manuel de Iriarte y Juan Bautista Osinaga, siendo este último quien logra de allí en más obtener la inmensa mayoría de los contratos hasta 1802. Domingo Terlaybar realiza un único trabajo (compone herrajes) en 1785 por el que cobró solamente 13 pesos.

Francisco de Zufriategui, ya figura en el padrón de 1772-1773 con su oficio declarado “vecino, su edad 35 años, casado, con 2 hijos de menor edad (...) de oficio

herrero”⁴⁴⁰. Un dato muy particular que brinda este padrón es que Zufriategui “tiene en su herrería a medias a Joaquín Chopitea, natural de Guipúzcoa, de edad 23 años, soltero”⁴⁴¹, otro de los pocos herreros de Montevideo que luego va a participar también de los aprovisionamientos de tareas de su oficio a las Fragatas-correo.

Si se tiene en cuenta 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. En 1772-1773, J. A. Embil tenía 50 años, es calificado como vecino de Montevideo en el 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, un herrero y carpintero de 25 años de edad.⁴⁴²

Más especializada parece haber sido la vida laboral de Juan Bautista Osinaga, quien a lo largo de 20 años (entre 1782 y 1802) monopoliza los trabajos de herrería para las Fragatas-correo, cobrando por el 93,18% de los trabajos realizados en este rubro (ver cuadro 4). Un dato muy significativo es que Juan Bautista Osinaga aparece en el padrón de Montevideo de 1772-1773, viviendo también en la “gran casa” de Juan Embil. Se consigna que tenía 34 años y que era natural de, y estaba casado en, Vizcaya. Declaraba ser “oficial herrero”; en los cuartos de esa casa vivían un zapatero (Santiago Ugalde), tres “oficiales” (un navarro y dos porteños) y un aprendiz mestizo nacido en Buenos Aires⁴⁴³.

Con respecto a los **carpinteros** (ver cuadro 20 y gráficos 31 y 32), se pudo establecer que sus trabajos insumieron 7.822,625 pesos, es decir 7,57% del total general gastado en las carenas.

Como puede observarse en el cuadro 22, excepto 4,66% que no se tiene datos de en qué año fueron realizados esos trabajos, pueden analizarse los montos gastados por año en las tareas de carpintería y observar qué porcentaje del total de las carenas representan estas tareas. Ahí se puede identificar que los trabajos estuvieron distribuidos de manera más o menos uniforme a lo largo de todo el período, siendo muy pocos los

⁴⁴⁰ Apolant, 1966b, p. 88.

⁴⁴¹ Apolant, 1966b, p. 88.

⁴⁴² Apolant, 1966b, p. 83.

⁴⁴³ Apolant, 1966b, p. 83.

años en que no hubo actividad; si bien hay que pensar que poco más de la mitad de los trabajos de los carpinteros, no se pudo establecer bien el año, pero se tienen que haber realizado en el período que los barcos estaban parados.

Cuadro 22: Participación de carpinteros en la distribución del total del valor de las carenas

Año	Cantidad de viajes	Monto total carena	Total carpintería	% carpintería s/ total carpintería	Año	Cantidad de viajes	Monto total carena	Total carpintería	% carpintería s/ total carpintería
1768	2	547,500			1786	7	4.376,438	741,375	0,169
1769	5	2.875,750			1787	6	4.133,063	195,750	0,047
1770	4	3.457,500	51,000	0,015	1788	6	2.905,750	342,125	0,118
1771	4	3.215,500	131,500	0,041	1789	7	2.902,000	232,625	0,080
1772	6	4.448,250	571,500	0,128	1790	5	2.408,625	214,688	0,089
1773	6	2.073,125	111,250	0,054	1791	6	3.067,750	147,875	0,048
1774	6	2.895,000	63,000	0,022	1792	5	1.925,188	77,000	0,040
1775	6	3.084,250			1793	7	4.939,938	566,625	0,115
1776	7	9.179,875	503,500	0,055	1794	5	2.380,063	260,000	0,109
1777	6	3.000,500			1795	3	974,750	831,625	0,853
1778	6	3.906,813			1796	7	6.170,813	372,000	0,060
1779	6	4.332,500	223,875	0,052	1797	3	1.918,875	85,000	0,044
1780	3	3.127,750	408,938	0,131	1798	1	624,375	125,000	0,200
1781	4	2.741,688	232,875	0,085	1799	4	3.313,313	101,000	0,030
1782	2	1.995,438	292,000	0,146	1800	3	1.493,625	12,625	0,008
1783	2	1.115,563			1801	1	244,688		
1784	7	2.415,625	158,625	0,066	1802	2	1.481,500	81,000	0,055
1785	6	3.689,813	158,063	0,043	s/d			530,188	4,666
					Total	166	103.363,188	7.822,625	7,570

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

Además del carpintero de rivera que era quien describía las reparaciones generales a realizarse en las embarcaciones, hubo maestros carpinteros que se encargaron de realizarlas. Entre las tareas de este oficio se puede mencionar: reparar los daños causados por tormentas, varaduras, accidentes, tareas para mantener la embarcación en “condiciones marinerías” (realizar y/o componer molinetes, masteleros, palos, bombas, vergas, cuñas, espeques, escotillas, fogones y/o hornos, etcétera) o fabricar diversos objetos (sillas, mesas, mamparas, camarotes, catres, cajones para correspondencia, hasta hacer gallineros y divisiones en la bodega para la aguada y para los animales en pie que se cargaban para consumir en el tornaviaje).

Su trabajo se pagaba por jornal si era a bordo o por pieza entregada cuando lo hacían fuera de la embarcación. El jornal rondaba entre 2 pesos y 2,5 pesos por día; les pagaban la mitad del jornal (generalmente 9 reales) cuando eran marineros del barco los carpinteros que realizaban esos trabajos.

A diferencia de los herreros, en este rubro, casi no se especifican los nombres de los individuos responsables de los trabajos, pero pese a ser pocos los carpinteros identificados (97 personas) podemos acercarnos al mundo social de estos trabajadores.

Dentro de los carpinteros identificados, el que más trabajos realizó fue Juan José de Ugarte quién cobró por los mismos 92 pesos. De Ugarte, en el año 1772 trabajó sólo 18 días en el palo mayor y cobró 45 pesos por su trabajo, en el año siguiente sus tareas en la composición de los masteleros insumieron 16 días y cobró 40 pesos por las mismas, mientras que en el año 1776 cobró 7 pesos por tareas que le llevaron 3 días y medio de trabajo. Si se analiza el monto cobrado por este mayor proveedor en el conjunto de los trabajos cobrados por el total de los carpinteros puede observarse que no hay monopolización de los mismos, ya que los 92 pesos cobrados por de Ugarte sólo representan 1,17% del total general cobrado por los carpinteros. Los demás carpinteros identificados tienen pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto pero sin embargo estas son muy redituables.

Un ejemplo de lo anterior fue José Argote quien como se mencionó anteriormente vivía en la casa de Juan Embil. Argote fue 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 él alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771⁴⁴⁴. 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 al alojamiento, tal vez se pueda llegar a argumentar 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.

En varias ocasiones los carpinteros fueron los encargados de proveerse de los insumos necesarios para su oficio: madera⁴⁴⁵, clavos, tachas y tachuelas. La clavazón se adquiriría mayormente a comerciantes locales, en tanto que la madera podía comprarse a comerciantes como a los mismos carpinteros que trabajaban sobre el barco. El abastecimiento de los insumos para los trabajos de carpintería fue otra fuente más de

⁴⁴⁴ 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", defendida en la Universidad Nacional de La Plata, bajo la dirección de Silvia Mallo.

⁴⁴⁵ 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. Jumar, 2003, p. 10.

dinamización de la economía rioplatense y también de la americana extra regional, ya que hubo maderas que se consiguieron fuera de la región Río de la Plata.

Vicente Piñeiría fue el maestro carpintero que más insumos abasteció para su trabajo, proveyó maderas para reparar postes de la bita, las pastecas de la escolta mayor, masteleros, bocas de los cangrejos, cabrestantes, entre otras refacciones. Pero también tanto José de Aguirre como Juan Bautista Arriola fueron carpinteros que compraron maderas, roldanas, cureñas, materiales para el fogón, gallineros, clavos, entre otros insumos.

Hubo carpinteros que vivieron en la misma casa, fue el caso de Martín de Irazogui “vecino, de edad 33 años, soltero. De oficio carpintero” y su oficial carpintero Martín de Aguirre “natural de Guipúzcoa, su edad 29 años, soltero”; ambos proveedores de diversos trabajos de su oficio para el carenado de las fragatas.⁴⁴⁶

Algunos carpinteros también realizaron otras tareas para las Fragatas-correo, fueron los casos de Francisco Zubillaga quien realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791 y José Arias que fue estibador y carpintero.

Otros oficios surgidos de las necesidades de los tripulantes una vez emprendido el viaje de regreso fueron los **faroleros, caldereros, latoneros y estañadores**; pues, además de los requeridos para mantener a las embarcaciones en “condiciones marineras” se precisaban servicios relacionados con la alimentación, el alojamiento, la iluminación, la provisión de agua potable.

Por parte de los **faroleros, caldereros, latoneros y estañadores**, sus trabajos adicionaron 4.111,37 pesos, representando 3,98% del total general gastado en las carenas. (Ver cuadro 20 y gráficos 31 y 32).

En cuanto a los **faroleros**, principalmente reparaban los faroles de a bordo, les 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, pero hacia el final del período que se está 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. Los

⁴⁴⁶ Apolant, 1966b, p. 94.

caldereros estañaron ollas, calderos, chocolateras, escandallos (sondas para ver la calidad del agua), compusieron bombas de sacar agua. Por su parte los **latoneros** y **estañadores** arreglaron principalmente instrumentos de cocina: ollas, cucharas, espumaderas, cafeteras, cucharas, embudos.

Solamente 14 personas son las que se encargaron de estañar, componer ollas y/o calderos y reparar faroles. Cristóbal Farrando y Pedro Mallo figuran en la fuente cobrando tanto por sus tareas de faroleros como de caldereros. Pero el primero de ellos por los montos cobrados se convirtió en el trabajador que más dinero ganó en esta sub-categoría, pues recibió 1.104,38 pesos, equivalentes a más del cuarto del dinero total pagado en la misma (26,86% del total). Mayormente se dedicó al arreglo de faroles (60% de sus tareas) y el resto a ser calderero.

Identificados con todos estos oficios a la vez estuvieron Agustín Sanchez y Andrés Vidal, ya que son mencionados como maestros faroleros, caldereros y latoneros/estañadores. Este último individuo fue otro trabajador de esta sub categoría que ganó mucho dinero; figura cobrando 1.050 pesos, es decir que monopolizó un cuarto de los trabajos de su tipo⁴⁴⁷. Pero si bien maneja todos los oficios de este rubro, los trabajos por los que más cobró son los de latonero (78,95%), seguido por los de calderero (12,20%) y luego los de farolero (8,85%). Por su parte Agustín Sanchez cobró por sus trabajos cerca de 20% del total de este rubro, 19,80% de lo gastado en esta sub-categoría. De sus tareas, la más importante fue la de ser latonero, con 48,53% del total, luego calderero con 29,64% y por último farolero con 21,83%.

Otro importante proveedor de esta sub-categoría fue Rosendo Thome, un maestro calderero que si bien sólo tenía este único oficio, figura cobrando 15,75% del total gastado en este rubro.

Los **toneleros**, sumaron 1.959,37 pesos, es decir 1,90% del total general gastado en las carenas. Este oficio es otro más que surge para poder satisfacer la demanda de servicios necesarios para la tripulación en su viaje de regreso a España. Los toneleros se ocuparon de componer cuarterolas (barril que hace la cuarta parte de un tonel), barriles, baldes, platos, embudos, pipas, tinajas, tinas, toneles, arcos de fierro, duelas y fondos para las pipas. La compostura de cada pipa la cobraron entre 10 y 12 reales; los baldes 7

⁴⁴⁷ Para ser precisos sus trabajos sumaron 25,53% del total de este rubro.

reales cada uno y los platos 6 reales. Las pipas nuevas se las pagaron 13 pesos cada una y las cuarterolas nuevas 7 pesos la unidad.

Todos los toneleros que trabajaron en las carenas fueron identificados en la fuente. Cobraron por trabajos de este oficio 28 toneleros. Sólo 3 de ellos son mencionados como maestros toneleros de determinada embarcación; es el caso de Juan del Río, de la fragata Santa Bárbara en los años 1770, 1771 y 1773; Pedro Merino de la fragata Nuestra Señora de la Concepción en 1771 y 1772; y Baltasar Rodríguez de la fragata La Industria en 1770.

Hubo un tonelero que monopolizó 44,03% de las tareas de su oficio, fue José Raimundo Figueroa quien a lo largo de 14 años (desde 1782 a 1795 inclusive) confeccionó y/o compuso 434 pipas, 35 barriles, 2 tinas, 8 tinajas, 9 baldes, 3 embudos y 2 platos, cobrando por todos estos trabajos 862,75 pesos. El segundo proveedor en importancia económica por los cobros de sus trabajos fue Manuel Cue, quien cobró 239,5 pesos, es decir 12,22% del total de esta sub-categoría, por la hechura y/o compostura de 24 pipas, 14 barriles, 13 baldes, 6 cuarterolas, 5 platos, 1 vasija y 2 cacerolas; a la vez que figura vendiendo 10 pipas para la aguada.

Respecto a los **albañiles**, sus trabajos representaron 432,5 pesos, es decir, 0,42% del total gastado en las carenas. Al igual que a algunos carpinteros, a los albañiles identificados en los trabajos de las Fragatas-correo les pagaron por componer los fogones y el horno. Los trabajadores de este oficio cobraron entre 12 y 18 reales el día. En varias oportunidades fueron ellos mismos quienes proveyeron los diversos materiales necesarios para los arreglos: cal, ladrillos, arena, tierra.

Se detallan los nombres de los 33 albañiles que brindaron su oficio, entre ellos podemos destacar a José Patricio de Farías quien en sólo 5 años trabajados (1786 a 1790 inclusive) monopoliza 31,30% de los cobros por trabajos de esta sub-categoría.⁴⁴⁸ El segundo proveedor en importancia económica de acuerdo a los cobros por sus trabajos fue Francisco Sierra quien por 9,5 días de trabajo en la confección del horno y el fogón cobró 19,75 pesos, equivalentes a 4,57% de lo gastado en esta sub-categoría. El resto de las participaciones económicas de los demás albañiles son muy parejas en sus pequeños montos cobrados.

⁴⁴⁸ Cobrando 135,38 pesos.

El último rubro dedicado a los oficios, nuclea a “**oficios varios**” que por ser pocos los trabajos realizados respecto a ellos, se decidió ponerlos juntos, son los **aserradores, armeros, buzos, pintores y cocedores de brea**. Sus trabajos sumaron 388 pesos, representando 0,37% del total gastado en las carenas.

Los **aserradores** cobraron por tareas de su oficio 295,50 pesos; este es un rubro que surge como subsidiario de la carpintería, son individuos a los que se les paga por el corte de los tablones comprados para las reparaciones.

No siempre se mencionan en la fuente los nombres de las personas dedicadas a este oficio, no obstante se pudo identificar a 7 de ellos, que cobraron por 60% de los trabajos de este rubro. Entre ellos podemos mencionar a José de Otaegui quién, al igual que varios carpinteros, figura cobrando en el mismo período, además de los trabajos de su oficio, por las maderas necesarias para los mismos. Otro aserrador muy particular fue Francisco Hernandez, ya que además aparece en la fuente cobrando por sus tareas de calafate y también comprando azufre, ají y cal, todos elementos que mezclados con el sebo se utilizaron para realizar la “*ahumada*” con el fin de ahuyentar a las ratas del barco.

Los trabajos de los **armeros** suman 72,50 pesos. Solamente 3 personas fueron las que realizaron las tareas de este oficio en las Fragatas-correo, Ignacio Prat, Francisco Martinez y José Moreira. El primero de ellos fue el que más trabajos realizó, cobrando 57,24% del total de lo pagado a los armeros. Ignacio ya figuraba en el padrón de 1772-1773 identificado con su oficio declarado: armero del regimiento fijo de infantería, quien aparece viviendo en casa de los herederos de Blas Martínez, junto a otro oficial armero.⁴⁴⁹

Antonio Angulo fue el único **buzo** que trabajo levantando un ancla de una Fragata-correo en 1788 y cobró por ello 10 pesos.

Cociendo brea fue mencionado solamente Andrés Mendizábal, pagándosele por hacerlo 3 pesos.

Por último, Francisco Sanchez fue el único al que se le identificó en la fuente con el oficio de **pintor**, cobrando 7 pesos por sus tareas.

⁴⁴⁹ Apolant, 1966b, p. 89.

5.4. Análisis de la categoría Compras dividida en sub categorías y porcentaje de su impacto en el gasto total de las carenas

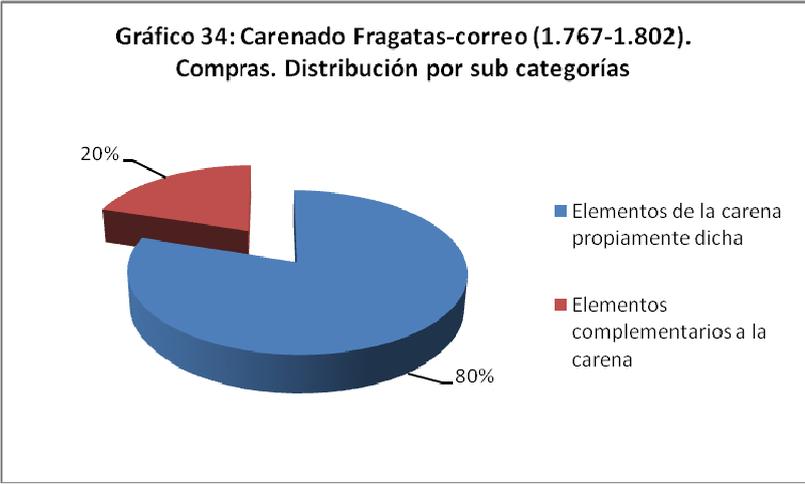
Como pudo observarse en el cuadro 19, las compras de insumos necesarios y/o complementarios para mantener a las fragatas en condiciones marineras, representaron poco más del 40% (41,51%) del total gastado en las Carenas. Del análisis de las esferas económicas dinamizadas, se pudo establecer que la economía rioplatense fue la mayor beneficiaria de esta categoría. Cerca del 30% (28,57%) del total gastado en las Carenas dinamizó esta región.

Cuadro 23: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Compras. Distribución por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos totales

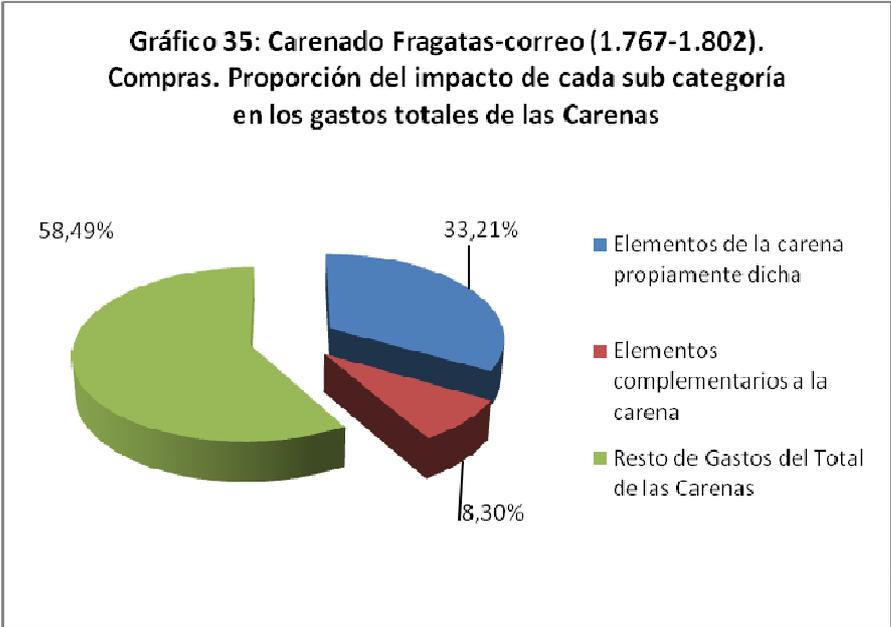
Sub-categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% sobre valor total carena	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Elementos de la carena propiamente dicha	34.325,12	80,00	33,21	21,22	6,29	5,70
Elementos complementarios a la carena	8.576,07	20,00	8,30	7,35	0,94	0,01
Totales	42.901,19	100,00	41,51	28,57	7,23	5,71

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

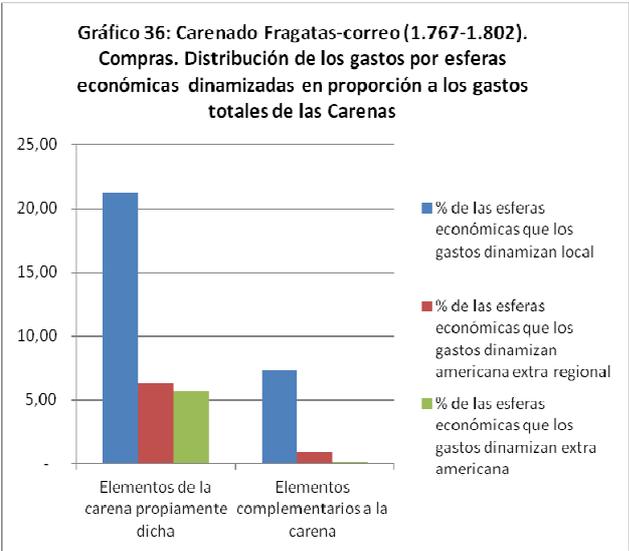
Para un mejor análisis de la categoría Compras, ésta fue dividida en dos sub categorías, para separar los productos necesarios para la carena propiamente dicha y los insumos complementarios a ésta.



Fuente: cuadro 23.



Fuente: cuadro 23.



Fuente: cuadro 23.

Dentro de la primer sub categoría “Elementos de la carena propiamente dicha”, los productos que dinamizaron la economía local representaron 21,22% del total gastado en las Carenas. (Ver cuadro 23 y gráficos 36)

El insumo que más se proveyó fueron los cueros. Se utilizaron para forrar bodegas y vergas. Se compraron 12.919 cueros por el valor de 12.912 pesos. El dinero gastado en este producto representa 12,49% del total general gastado en todo el carenado de las Fragatas-correo. Es el insumo que más se compró para los carenados y netamente movilizador de la economía rioplatense, proveedora del mismo.

Se han podido identificar 61 proveedores de este insumo. De ellos el mayor proveedor fue Pedro de Barrenechea; entregó 3.251 cueros que importaron 3.327,50 pesos y representaron 25,16% del total de cueros entregados. Le sigue en importancia por las cantidades provistas de este insumo Zacarías Pereyra, quien abasteció 16,51% de este insumo (2.134 cueros), por los que cobró 1.683,88 pesos. El tercer mayor proveedor fue Juan Francisco de Zúñiga entregando 676 cueros (5,23% de la cantidad total) por los que cobró 338 pesos.

Don Pedro de Barrenechea, además de los ya mencionados 3.251 cueros para forrar la bodega vendió estopa; brea; 20 barriles, 405,5 arrobas y 101 libras de sebo; 26 barriles para contener sebo; velas; maderas; materiales para la construcción del fogón; 16,25 fanegas de cal para componer el fondo de la embarcación. Un dato muy particular es que don Pedro figura en el padrón de 1772-1773, en la Segunda Compañía de vecinos, en El Pueblo, como “capitán (...) vecino, de edad 54 años, soltero; comerciante”⁴⁵⁰, viviendo en su casa con Francisco Gueselaga, “natural de Vizcaya, edad 26 años, soltero, pulpero”⁴⁵¹ quien también abasteció a las Fragatas-correo de estopa; velas; sebo; marquetas de cuero, barriles para el sebo y pipas para la aguada. En la misma casa vivían además el oficial Juan Francisco Otaegui, “su edad 26 años, soltero, vizcaíno (...) de oficio carpintero”⁴⁵² quien vendió maderas para hacer espeques para la artillería; Esteban Marzal, otro comerciante “natural de la Coruña, edad 42 años, casado en Castilla (...) alistado en la artillería”⁴⁵³ que vendió velas, sebos y barriles para contener a estos últimos; y Javier Echenique, “natural de Vizcaya, su edad 26 años,

⁴⁵⁰ Apolant, 1966b, p. 71.

⁴⁵¹ Apolant, 1966b, p. 71.

⁴⁵² Apolant, 1966b, p. 71.

⁴⁵³ Apolant, 1966b, p. 71.

soltero, dependiente de la casa de los señores Ustariz⁴⁵⁴, también abastecedor de maderas (para pasamanos, bandas, cofas, la caña del timón) alquitrán, perchas, jarcias para las Fragatas-correo. Este ejemplo de varios comerciantes, vinculados a la artillería que participan además del negocio del carenado y calafateado abasteciendo a las mismas de productos que ellos venden, coronado seguramente buenos negocios ¿habrá sido una constante en el negocio de las provisiones a las carenas de las embarcaciones? Hay que pensar que en este trabajo sólo se analizan los abastecimientos de bienes necesarios para las Fragatas-correo de Montevideo, pero que fueron una gran cantidad las embarcaciones que necesitaron indispensablemente carenarse y calafatearse para ponerse en “condiciones marineras” y poder regresar a España. Hay que tener en cuenta que para épocas anteriores esta misma relación comerciantes-funcionarios abastecedores fue evidenciada en el aprovisionamiento a las tropas de un conflicto bélico.⁴⁵⁵

También hubo comerciantes que eran proveedores de insumos para las carenas, que ya figuraban en los padrones con su “oficio”; como Francisco Mont, vendió 390 cueros para el forro de la bodega, quien figura en el censo de 1769 como “del comercio, mayor de edad”⁴⁵⁶.

Otra característica que parecería ser una constante es que varios abastecedores “compartan” la misma casa, pues esto mismo fue observado en los proveedores de oficios, de estas Fragatas-correo y en los proveedores de comestibles, transportes, oficios y demás del Sitio a Colonia del Sacramento.

Por último, en el aprovisionamiento de cueros se han identificado proveedores con posibles lazos familiares entregando este producto; es el caso de Luis y Francisco Antonio Maciel; Rudesindo y Diego Saenz; Juan y Andrés Vazquez.

El segundo producto que más se pagó en esta sub categoría fue el sebo; se utilizó para dar los pendolones y abarrotar los cueros (asegurar la estiba con abarrotos o cuñas, aprovechando hasta los sitios más pequeños de la bodega y cámara del buque, incluso a veces parte de su cubierta). Se abastecieron 4.965 arrobas, 1.025,5 libras, 155 barriles y 10 marquetas de sebo; costando todo el producto 5.740,81 pesos.

⁴⁵⁴ Apolant, 1966b, p. 71.

⁴⁵⁵ Como los comerciantes-funcionarios abastecedores del Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 analizado en este trabajo.

⁴⁵⁶ Apolant, 1966b, p. 78.

Los mayores proveedores de este insumo fueron dos fabricantes de velas. Juan Francisco García de Zúñiga, un maestro de velas a quien le pagaron 765,88 pesos por 16 barriles; 648 arrobas; 119 libras de sebo, provistas entre 1770 y 1796. Proveyó también barriles para contener y/o transportar el sebo y entregó velas. Gregorio Pérez cobró 648,63 pesos por las 620 arrobas, 40,5 libras de sebo que abasteció entre los años 1788 y 1792; también entregó saleas, cueros e importantes cantidades de velas. El tercer mayor proveedor fue Pedro de Barrenechea, desde 1770 a 1778 abasteció 420 arrobas; 113,5 libras; 20 barriles; que sumaron 455,81 pesos. A su vez proveyó estopa, brea, maderas, materiales para el fogón, cueros, cal y barriles para contener sebo.

Varios de los proveedores de velas fueron proveedores de otros productos necesarios al carenado; a Pedro Subiela (otro fabricante de velas) le pagaron 408,94 pesos por abastecer a lo largo de 4 años (desde 1793 a 1796 inclusive) 341,5 arrobas; 148 libras de sebo; proveyó también comida, cueros y velas, también fue uno más de los albañiles que compuso el fogón.

Otro proveedor muy particular fue Francisco Medina; cobró 244,81 pesos por 40 barriles, 278 arrobas y 58 libras de sebo. Este abastecedor fue asentista de víveres para la Marina de Montevideo en la década de 1770⁴⁵⁷, tuvo establecimiento productivo y transportes propios dedicados a la salazón de carnes en la mencionada ciudad, también se dedicó este asentista a la pesca de ballena y bacalao, a la elaboración de sebo, charque y otros derivados vacunos. Medina parece ser uno de esos hombres que, como sostiene Sala de Touron, “abasteciendo a Montevideo o a la Marina de Guerra y levantando saladeros (...), acrecieron singularmente su fortuna”⁴⁵⁸.

Un producto complementario al sebo fueron las marquetas de cuero que se usaron para transportarlo; fueron vendidas por varios individuos que también vendieron el sebo que iba dentro de ellas: Francisco de Gueselaga, Francisco de Medina, Toribio Menéndez, Vicente Garsón. El primero de éstos fue el mayor proveedor económico de marquetas, proveyendo 55% del total gastado en ellas. Como se observó en el análisis de los proveedores de sebo, este pulpero también proveyó barriles para el sebo, velas, estopa y pipas para la aguada.

⁴⁵⁷ Abasteciendo la expedición de Cevallos.

⁴⁵⁸ En Sala de Touron, 1968, pág.154.

Otros insumos necesarios para la carena propiamente dicha fueron el correjel (cuero grueso, consistente y flexible que se usó para forrar barbiquejos y cofas) y las saleas de carnero, que se utilizaron para escoplear (hacer cortes o agujeros con escoplo en la madera). De este último producto se abastecieron 572 unidades. Algunas se remitieron al señor don Raymundo de Onís, Administrador de los Correos Marítimos en la Coruña. El mayor proveedor fue Matías Martínez, quien cobró por 320 saleas, que equivalían a 55,96% del total entregadas.

La leña se utilizó para cocer la brea. Se la pagaron a pilotos (José Santelices, Manuel Trellez, Francisco Rivero) y carreteros (Francisco Gutierrez, Antonio Gimenez, Antonio Miraballes). La unidad de medida fueron carros y carretas.

Los materiales necesarios para el fogón fueron cal, ladrillo, arena, cueros, tierra, yeso, piedras, maderas-clavazón, hojalata. Diversos proveedores con un oficio declarado, compraron varios de estos materiales que luego usarían en las tareas de su oficio; es el caso de los carpinteros Juan Bautista Arriola y Juan José Brid y los albañiles Francisco Sierra y Francisco Moreno.

Para componer el fondo de la embarcación y para mezclar con el sebo para dar pendolones a la embarcación y a los cueros para estibarlos mejor, se compró cal de Buenos Aires. Se proveyeron en total 183,25 fanegas que sumaron 396,63 pesos. Juan Vazquez, fue el mayor proveedor de este insumo, abasteciendo a lo largo de 5 años (1784 a 1788 inclusive) 53 fanegas de cal, 28,92% del total, que sumaron 107,38 pesos. El segundo proveedor en importancia fue Pedro de Barrenechea, abasteciendo a lo largo de la década de 1770, 16,5 fanegas de cal, es decir 9% del total, que sumaron 48,63 pesos.

Hubo productos que su abastecimiento estuvo monopolizado; es el caso del aprovisionamiento de piedras, usadas tanto para lastre como para prensar los cueros. Fueron cuatro los proveedores de este producto, pero sólo dos de ellos monopolizaron el negocio (87,92% del total). El mayor proveedor fue el carretero Pablo García, sus ventas equivalieron a 45,61% del total gastado en piedras, mientras que el carretero Fernando Requejo fue el segundo mayor abastecedor con 42,31% del total gastado en este producto.

Varios productos fueron entregados por proveedores con oficio declarado como las cureñas y roldanas, ambas entregadas por el carpintero Juan Bautista Arriola; o las

perchas para el mastelero, la verga y los botalones provistas por el maestro carpintero Vicente Piñeiría. Otros productos como la jarcia (aparejos y cabos de un buque) fueron provistos por comerciantes, como Javier Echenique.

También se usaron grasa de ballena y aceite de lobo para encerar las maderas.

Siguiendo lo mencionado en el cuadro 23 y el gráfico 36, dentro de la sub categoría de los productos necesarios a la carena propiamente dicha, los insumos que dinamizaron la economía americana extra regional representaron 6,29% del total gastado en las Carenas.

Dentro de estos insumos, el importe mayor fue pagado por las maderas, sumando en total 5.481,13 pesos. Se usaron cedro, laurel, algarrobo, lapacho, biraró, quebracho, entre otras; para cepo de un ancla, cofas, puntales, mástiles, mamparas, fondos, crucetas, molinetes, pasamanos, cuñas, asientos, trinquetes, catres, bastidores, embarcaderos, gallineros, durmientes.

Hay que observar que por más que sean compras, la provisión de estas maderas generó mucho trabajo a los carpinteros, ya que varios de ellos las compraron para sus trabajos que se han incluido en la categoría oficios, sub categoría carpinteros, trabajada con anterioridad.

Se identificaron 73 proveedores de maderas. Los individuos que tuvieron mayor participación económica en la provisión de maderas fueron tres maestros carpinteros que cobraron ellos mismos por este insumo que usarían en sus trabajos. Vicente Piñeiría económicamente es quien más dinero obtuvo proveyendo maderas, ya que cobró 11,85% del total gastado en las mismas, sus entregas van desde 1781 a 1789 inclusive y sumaron 649,50 pesos. Le sigue Juan José Brid, cobrando 575,25 pesos, es decir, por 10,50% del total de lo gastado en este material. El tercer mayor proveedor de maderas fue Juan Bautista Arriola, este carpintero abasteció de 1785 a 1794, cobrando 253,06 pesos, equivalentes a 4,62% del total de dinero gastado en las maderas. Si bien hay tres mayores proveedores que entregan cerca del 30% de las maderas necesarias para las carenas, el resto, es decir el 70%, fueron provistas por los 70 proveedores restantes (95,90% de los proveedores de este oficio), con participaciones económicas similares, ya que entregaron cada uno un promedio de 1,04% del total económico gastado en este insumo.

Además de los carpinteros, se ha evidenciado a calafates y albañiles abasteciendo maderas y los diversos materiales necesarios para los arreglos de su oficio. Esta provisión de insumos por parte de los proveedores de oficio fue una fuente más de dinamización de la economía rioplatense, de la americana extra regional o de la extra americana.

Un proveedor muy particular de maderas fue Francisco Antonio Maciel, quien entregó maderas que sumaron 252,31 pesos. Maciel no fue un proveedor común era “integrante montevideano de la elite mercantil [...] fue naviero, saladerista, procesador de sebos, traficante de esclavos, asentista, hacendado, importador y exportador”.⁴⁵⁹ Fue también asentista de velas de sebo (ganó los remates de este asiento por los periodos 1790-1795 y 1795-1800). Aquí se puede ver cómo los “anexos elaboratorios”⁴⁶⁰ de esa importante empresa que fue el saladero también rindieron sus frutos en este gran mercado que era el abastecimiento de la Marina. Además, este “múltiple actor” el 5 de octubre de 1798 ganó junto a don Eugenio Vega, por el plazo de tres años, el asiento del abasto de carne, yerba, sal, ají para “los presos de esta Real Ciudadela”⁴⁶¹ y de velas de sebo “para las luces de los cuarteles, guardias y destacamentos de esta plaza y su jurisdicción”.⁴⁶² Maciel gana nuevamente el 12 de noviembre de 1804 el mismo asiento, pero esa vez él solo.⁴⁶³

Este caso demuestra que si bien había individuos que ganaban determinados contratos de asiento, esto no les impedía abastecer otros productos y dedicarse a más de un “frente” de trabajo a la vez (la Marina; la ciudad; los presos, los cuarteles, guardias y destacamentos, el tráfico de esclavos, entre otros). Además, Maciel, al igual que varios de los asentistas de la Marina de Montevideo en la segunda mitad del siglo XVIII, tal vez por todo lo que la Corona les había brindado a partir de sus contratos y demás negocios que gracias a ellos pudieron lograr, fue defensor del poder real en Montevideo; su apoyo se pudo ver en los préstamos dados al Rey, en su caso aportó 2.000 pesos.⁴⁶⁴

⁴⁵⁹ Bentancur, 1997, p. 26.

⁴⁶⁰ Para ampliar esta idea ver Sala de Touron, 1968, p. 149.

⁴⁶¹ AGNU, EGH, caja 36, exp. 18, f. 1.

⁴⁶² AGNU, EGH, caja 36, exp. 18, f. 1.

⁴⁶³ AGNU, EGH, caja 74, exp. 164, f. 1. Primeramente a este asiento se lo habían dado a José Ramirez, pero la Real Hacienda se lo interrumpe “atento el conocido perjuicio que de el resulta a la Real Hacienda comparado con el anterior que ha corrido a cargo de don Francisco Antonio Maciel” y se lo da a Maciel. AGNU, EGH, caja 74, exp. 164, f. 5.

⁴⁶⁴ Aguerre Core, 2006, p. 27.

Al igual que en otros productos, también se han identificado proveedores de maderas posiblemente relacionados entre sí; el caso de Juan Francisco y José Antonio Otaegui; o Francisco y José Fernandez.

Otra característica a destacar es que varios de los abastecedores de las Fragatas-correo vivían en la misma casa. Por ejemplo José María Bruno, un pulpero de 39 años de edad para los años 1772-1773, alistado en la artillería⁴⁶⁵ que abasteció a las Fragatas-correo de madera y cal, tenía arrimado en su casa a Fernando Requejo, un carretero soltero, natural de Galicia de 56 años, quien a lo largo de la década del 70 abastece más de 100 carros de piedras e incontable cantidad de pertrechos necesarios a las carenas.

El segundo producto en importancia económica por sus entregas fueron las suelas; se proveyeron 201, que sumaron 705,25 pesos. Se usaron para forrar barandales (listones de hierro sobre los que se asientan las barandas), barbiquejos, cofas, bombas y demás. Los tres mayores proveedores de este insumo fueron Juan Bautista Acosta, quien entre los años 1786 a 1800 abasteció 71,5 suelas, cubriendo económicamente 34,72% del gasto total en suelas, además de entregar cueros y carreteles; el segundo mayor proveedor fue Juan Bautista Urrutia, individuo que entre 1790 y 1794 abasteció 39 suelas que sumaron 114,25 pesos, es decir 16,20% del total gastado en este insumo, además de varios cueros; el tercer mayor proveedor fue el zapatero Ramón Casano que a lo largo de dos años (1.786 y 1.787) entregó 20 suelas que adicionaron 73,25 pesos, representando 10,38% del total gastado en este producto. Además de este último, Francisco Perez y Juan Roset fueron otros zapateros que entregaron productos para su oficio.

También se proveyeron remos para la lancha de la fragata. El mayor proveedor fue José Durán, quien entregó 57,14% de los mismos (32 unidades). Este individuo también entregó materiales para el fogón, lona, aceite de linaza, cueros, hilo de vela y agujas.

Para poder pintarse las embarcaciones se abastecieron diversos productos de origen americano extra regional; almagre (óxido rojo de hierro, más o menos arcilloso, abundante en la naturaleza, y que suele emplearse en la pintura); aceite de linaza para la pintura del costado de la fragata y para humedecer las pinturas; yerba para dar fuego y pintar el paquebote.

⁴⁶⁵ Apolant, 1966b, p. 70.

Para realizar la “ahumada” de las Fragatas-correo se compraron ají y azufre, elementos que mezclados con la cal y el sebo, se quemaban con el fin de ahuyentar las ratas del barco. Estos ingredientes fueron abastecidos por el aserrador Francisco Hernandez, quien además aparece en la fuente cobrando por sus tareas de calafate.

El cobre fue otro elemento necesario a la carena, uno de los proveedores de este metal fue José Calvete, también abastecedor de clavos para el carenado y calafateado. El algodón fue provisto por Juan de Campos, quien compró también estopa. Un último producto integrante de esta sub categoría fueron las escobas de palma.

Por productos que dinamizaron la economía extra americana se pagaron 5,70% del total gastado en las carenas (ver cuadro 23 y gráfico 36).

Se ha incluido en esta sub categoría vidrios; cables; pernos, alquitrán para dar a la pipería de la aguada; brea; estopa; plancha de agua para hacer la recorrida; calderos; fierros; plomo; pólvora; bombas barrenadas; varios textiles (lonas, indiana, vitré) usados para componer las velas y para frisar las puertas de la cámara y para los cartuchos; hilo de vela; agujas y tijeras; productos para pintar como aceites de albayalde, pintura amarilla, pintura negro humo, secante, José Perez fue el encargado de suministrar estos últimos productos.

Muchos insumos fueron provistos por los propios trabajadores de determinado oficio que los necesitaban para sus tareas; hubo carpinteros proveedores de clavos y tachuelas, de guarniciones de bombas y morteros; faroleros proveedores de hojalata; zapateros como Benito Arrieta y José Gutierrez que abastecieron carreteles.

Otros pertrechos fueron provistos por el ministerio de Marina y por el guarda almacén y contador de Marina, José Benito Barrios.

Por su parte, los productos incluidos en la sub categoría elementos complementarios a la carena, que dinamizaron la esfera económica local representaron 7,35% del total gastado en las carenas (ver cuadro 23 y gráfico 36).

Económicamente el insumo por el que se pagó más fueron las velas. Las entregas de este producto sumaron 4.586,31 pesos. Se utilizaron para el alumbrado de la capilla. Para el alumbrado de este puerto y repuesto del viaje. Hubo 43 proveedores de velas. Muchos de estos fueron identificados en la fuente como fabricantes o maestros de velas, entre ellos: Juan Francisco García de Zúñiga, Gregorio Perez, Custodio García, Francisco Alba, Juan Villapiego, Pedro Subiela, Felipe Martí, José de Soto, Francisco

Moreno, entre otros. De estos abastecedores, los mayores proveedores fueron Moresco Francisco, entregó en los años 1776-1783, velas por el importe de 655,50 pesos, es decir 14,29% del total; Gregorio Perez (1788-1791) 459,13 pesos, 10% del total; Subiela Pedro 414,75 pesos (1793-1795), 9% del total; Alba Francisco 403,38 pesos (1791-1801), 8,79% del total; Martí Felipe 306,44 pesos (1796-1798), 6,68% del total; Vazquez Juan 302,31 pesos (1784-1786), 6,59% del total; Gueselaga Francisco 161,25 pesos (1773-1776), 3,51% del total; Fontanales Pedro 146,50 pesos (1787-1788) 3,19% del total; García Custodio 144,13 pesos (1789-1790), 3,14% del total.

Como puede observarse, varios de estos proveedores fabricantes de velas ya fueron identificados abasteciendo productos relacionados con las velas; como sebo, marquetas de cuero, barriles para contener el sebo, entre otros insumos.⁴⁶⁶ Otro interesante proveedor de velas para las Fragatas-correo fue Francisco Antonio Maciel, un múltiple actor económico del Montevideo de ese momento, analizado anteriormente en este trabajo.⁴⁶⁷

En el abastecimiento de velas hubo también posibles proveedores emparentados: Francisco y Bartolomé Fernandez; Antonio y Francisco Moreno.

También en esta sub categoría hubo productos finales abastecidos por trabajadores de un oficio determinado; ejemplo de esto fueron las sillas, las bitácoras (especie de armario, fijo a la cubierta e inmediato al timón, en que se pone la aguja de marear), los tamboretas, los cajones (usados para la correspondencia y los caudales) y los gallineros provistos por maestros carpinteros. Respecto a los cajones, se proveyeron 27 en total, siendo monopolizados los trabajos por Miguel Millán, ya que cobró por 59,25% del total de los mismos. Se pagaron 46 gallineros; el que más proveyó fue el carpintero Juan Bautista Arriola, quien a lo largo de 12 años (1790-1802) entregó 45,65% de estos contenedores.

Otro producto que dinamizó la esfera local fue la comida; generalmente la suministraron los pilotos (entre otros, José Santelices, Juan Antonio Gonzalez, José Rivero), también la proveyeron capitanes, maestros y contra maestros. Era para los

⁴⁶⁶ Juan Francisco García de Zúñiga, Gregorio Pérez, Pedro de Barrenechea, Pedro Subiela, entre otros. Ver en este trabajo el análisis de los proveedores de sebo particularmente, especificado en la sub categoría “elementos de la carena propiamente dicha”.

⁴⁶⁷ Ver en este trabajo el análisis de los proveedores de maderas particularmente, especificado en la sub categoría “elementos de la carena propiamente dicha”.

calafates, carpinteros, marineros, los mozos que abarrotaron y arrumaron cueros. Se la brindaba por día, costaba entre 2 y 4 reales por día.

Pocos productos dinamizaron la economía americana extra regional y sus importes no alcanzan a 1% del total gastado en las carenas (ver cuadro 23 y gráfico 36).

Un insumo sumamente necesario fueron las medicinas, entre otras se proveyeron: jarabe de limón, peruco, pectoral, aguardiente, cortezas de cidra (fruto del cidro semejante al limón-cayote), ungüentos, yerbas, vinagre, malvavisco (planta malvácea, usada como emoliente), jarabes y otras drogas. Económicamente sumaron 595,38 pesos. José Moreno fue a quien más le pagaron por diversas drogas, proveyó a lo largo de 5 años (desde 1779 hasta 1784) 256,25 pesos de medicinas, equivalentes a 43,03% del total gastado en las mismas. El segundo boticario en importancia económica fue Juan Portela, cobró 137,25 pesos por provisiones a lo largo de 9 años, desde 1789 hasta 1798. Otro boticario de las Fragatas-correo fue Francisco Estrada, un boticario de Montevideo que ganó dos veces el asiento de medicinas simples y complejas para las tripulaciones que en nombre del Rey salían desde el puerto oriental.⁴⁶⁸

También se incluyeron en esta sub categoría contenedores como las pipas y los barriles. Con respecto a las primeras, se abastecieron 40 unidades para la aguada, varias de ellas fueron dadas por José Raimundo Figueroa y Manuel Cue, los dos toneleros que más trabajos de su oficio proveyeron a las Fragatas-correo. Los barriles se utilizaron para almacenar el sebo, se compraron 182, equivalentes a 179,94 pesos, costando un promedio de poco más de 1 peso por barril. Sus proveedores fueron principalmente aquellos individuos que también proveyeron el sebo (Francisco Gueselaga, Pedro de Barrenechea, Juan Francisco García de Zúñiga, entre otros, analizados con anterioridad en este trabajo).

Por último, dinamizando la economía extra americana sólo se encontró un producto, especias, que representan 0,01% del total gastado en las carenas (ver cuadro 23 y gráfico 36).

⁴⁶⁸ Ganó los remates de asientos de estas medicinas en 1792 y 1802.

5.5. Análisis de la categoría Transporte dividida en sub categorías y porcentaje de su impacto en el gasto total de las carenas

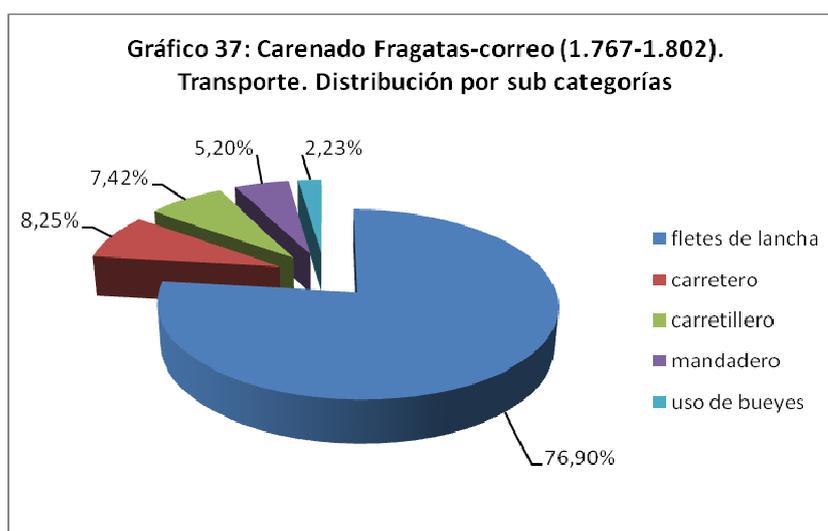
Como pudo observarse en el cuadro 19, los servicios vinculados al transporte, representaron sólo 2% del total gastado en las Carenas. Pese a este bajo porcentaje económico, es interesante analizar a los individuos que brindaron estos servicios ya que, del análisis de las esferas económicas dinamizadas, se pudo establecer que la economía rioplatense fue la mayor beneficiaria de esta categoría.

Cuadro 24: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Transporte. Distribución por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos totales

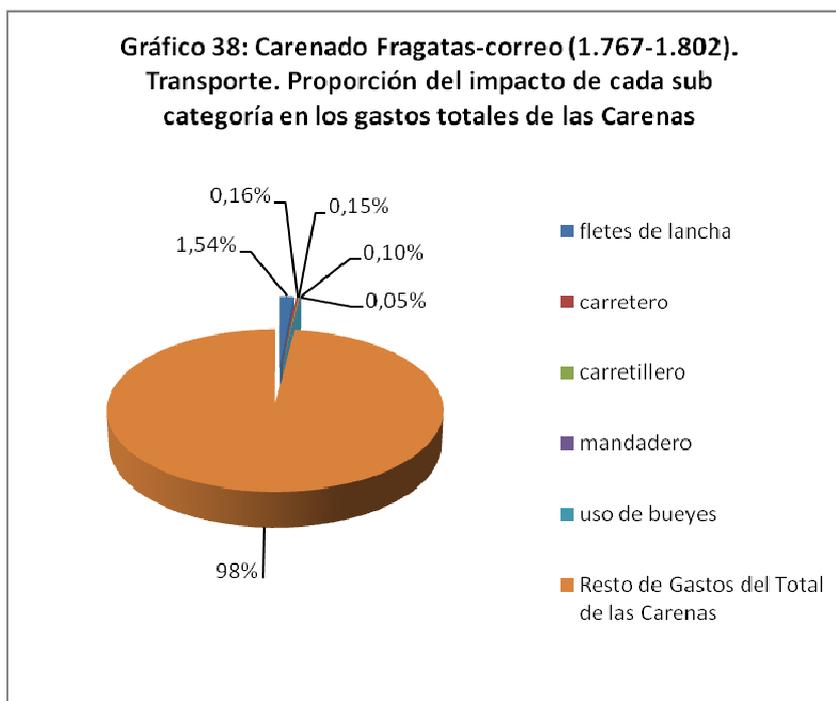
Sub-categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% sobre valor total carena	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Fletes de lancha	1.595,62	76,90	1,54	1,54	0,00	0,00
Carretero	171,25	8,25	0,16	0,16	0,00	0,00
Carretillero	154,00	7,42	0,15	0,15	0,00	0,00
Mandadero	107,88	5,20	0,10	0,10	0,00	0,00
Uso de bueyes	46,25	2,23	0,05	0,05	0,00	0,00
Total	2.075,00	100,00	2,00	2,00	0,00	0,00

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

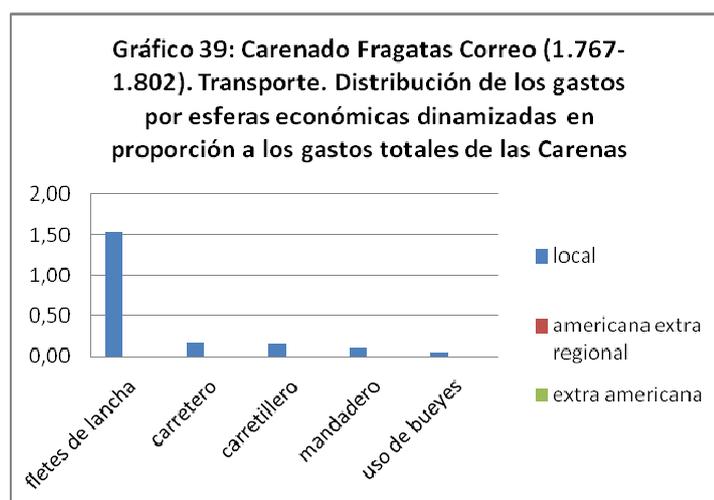
La información presentada en el cuadro 24 fue desagregada en los gráficos 37, 38 y 39.



Fuente: cuadro 24.



Fuente: cuadro 24.



Fuente: cuadro 24.

Como era de esperar por tratarse de un complejo portuario, la sub categoría “Fletes de lancha” sumó 1.595,62 pesos, representando 76,90% del total gastado en la categoría transporte y 1,54% del total gastado en toda la carena de las Fragatas-correo. Todos estos viajes dinamizaron la esfera de la economía local

Las personas encargadas de este servicio, llevaron lanchadas de piedras para lastre, también hubo lanchas cargadas de agua, de palos, sebo, cueros de vaca, entre diversos pertrechos. Otra función que desempeñaron fue suministrar la lancha para hacer de chata para “dar de quilla” (descubrir la quilla), para amarrar la fragata, para levantar las anclas. Algunos servicios fueron cumplidos desde Montevideo, otros desde Buenos Aires, sobre todo las lanchas conduciendo pertrechos.

Se pudieron identificar 30 lancheros realizando los fletes, de estos el mayor proveedor fue Juan de Echenique, a quien por su trabajo de ir 31 días con su lancha a dar de quilla a la precipitada Diligencia le pagaron 7 pesos y medio por jornal, sumando 232, 5 pesos. Los siguientes mayores proveedores en importancia fueron Andrés de Pedregal y Juan Bautista Acosta. A este último por 4 días de labor con su lancha Nuestra Señora del Amparo, cobró 25 pesos por día, percibiendo 100 pesos. Acosta figura también entregando importantes cantidades de cueros y suelas para llevar adelante las carenas.

Al igual que para anteriores rubros, en este servicio también se encuentran personas emparentadas entre sí cumpliendo esta tareas, es el caso de los hermanos Manuel y José Conde quienes realizaron viajes conduciendo lastres.

En la sub categoría “carreteros” se incluyeron los pagos a los diversos carreteros por viajes con sus carretas cargadas con velas, sebos, cables, cuñas, cureñas, brea, piedras, cueros de vaca para forrar la bodega y demás pertrechos, desde el almacén al muelle, también desde los barcos al almacén; o desde el muelle a la casa de los distintos proveedores de oficio y viceversa. Todos estos viajes sumaron 171,25 pesos, representando 8,25% de lo gastado en la categoría transporte y 0,16% del total invertido en todas las carenas. (Ver cuadro24 y gráfico 37).

Fueron 12 los carreteros que brindaron su servicio en el mantenimiento de las Fragatas-correo en condiciones marineras, ya que en esta sub categoría se ha podido identificar a la totalidad de los individuos intervinientes en el mismo. El carretero que más traslados realizó fue Fernando Requejo, quien a lo largo de 9 años (entre 1771 y 1779) monopolizó este servicio cobrando por 45,33% de los trabajos del total de la sub categoría. Le sigue el carretero Andrés Tagles quien cobró 20,43% de la totalidad de los viajes de la sub categoría por prestar dos años su servicio (1770-1771). El tercer mayor proveedor fue Pablo García, adicionando sus trabajos 11,39 % del total de los carreteros. Por último, el siguiente mayor proveedor fue Antonio Requejo (hermano de Fernando, el mayor proveedor de viajes en carreta) con 10,88 pesos, equivaliendo 6,35% del total de la sub categoría. Aquí puede observarse como este grupo de carreteros emparentados entre sí, proveyeron más de la mitad de los viajes (51,98%).

Ningún carretero tuvo la exclusividad de un determinado producto, ya que todos los transportistas llevaron indistintamente diversos pertrechos.

Los carreteros Fernando Requejo, Domingo Fernandez y Francisco Medina también cumplieron otra función en el carenado de las Fragatas-correo, pues se encargaron de prestar sus bueyes para usar la fuerza de estos animales para distintas tareas (especificadas en la sub categoría uso de bueyes, detallada más adelante).

En la casa de José María Bruno, un pulpero de 39 años de edad para los años 1772-1773, alistado en la artillería⁴⁶⁹ que abasteció a las Fragatas-correo de madera y cal, figura como arrimado Fernando Requejo, un carretero soltero, natural de Galicia de 56 años, quien a lo largo de la década del 70 abastece más de 100 carros de piedras e incontable cantidad de pertrechos necesarios a las carenas.

Al igual que para otras sub categorías, también se encontró a transportistas de este rubro con su oficio declarado en los padrones de la época; es el caso de Andrés Tagles, “natural de Galicia, de 35 años de edad, soltero, viviendo en casa de Francisco Sierra, de oficio carretero”⁴⁷⁰.

Los “Carretilleros” sumaron 154 pesos, equivalentes a 7,42% de lo gastado en la categoría Transportes. Se encargaron de trasladar desde el almacén al muelle y viceversa diferentes pertrechos.

Se pudo identificar a la totalidad de los carretilleros involucrados en los traslados, fueron 11 individuos.

Excepto al carretillero Mateo Piris –a quien le pagan 6,5 pesos cada uno de los 3 carros por él transportados– en los distintos pagos no se especifica la cantidad de viajes efectuados por cada transportista, sólo se menciona el importe total pagado al mismo.

No hubo monopolización de los trabajos por parte de algún carretillero en particular, sino que los traslados fueron cubiertos por varios individuos con participaciones económicas similares. El mayor proveedor de este servicio fue Alonso Gomez, quien cobró 28,63 pesos por los servicios prestados en los años 1792 y 1793, cubriendo 18,60% de los trabajos de este rubro. Le siguen Mateo Piris y Lorenzo de Araujo, cobrando cada uno 12,66% del total de los traslados del rubro, equivalentes a 19,50 pesos por individuo. El carretillero que menos participación tuvo en estos traslados llegó a cobrar por 1,14% del total general gastado en este transporte.

⁴⁶⁹ Apolant, 1966b, p. 70.

⁴⁷⁰ Apolant, 1966b, p. 72.

La función de los “Mandaderos” consistía en hacer diferentes “mandados”, mayormente conducir pertrechos desde el muelle hasta el almacén o viceversa; entre ellos llevar barras de hierro desde el valle a la Guardia de Marina, llevar las tablas para catres al muelle, o conducir por tierra hasta el río los cajones de pliegos que trajo el correo. Los trabajos de esta sub categoría sumaron 107,88 pesos, representando 5,20% del total gastado en todos los transportes y 0,10% del valor total de la carena (ver cuadro 24 y gráficos 37 y 38). Se han identificado cumpliendo esta función a José Chaparro y Lucas Cutiño, aunque hay gran cantidad de “mandaderos” que figuran en el anonimato.

La sub categoría “Uso de bueyes” suma 46,25 pesos, equivalentes a 2,23% del total gastado en transporte. (Ver cuadro 24 y gráficos 37 y 38).

Los bueyes fueron usados por los carreteros Fernando Requejo, Domingo Fernandez y Francisco Medina para determinados trabajos donde se necesitase la fuerza de estos animales; entre otros se usaron para: estirar la cabriola del paquebote, varar la lancha de la fragata para la compostura, varar las percha y el palo mayor de ellas al agua, estirar la guindalera para las jarcias mayores, o para enderezar la fragata.

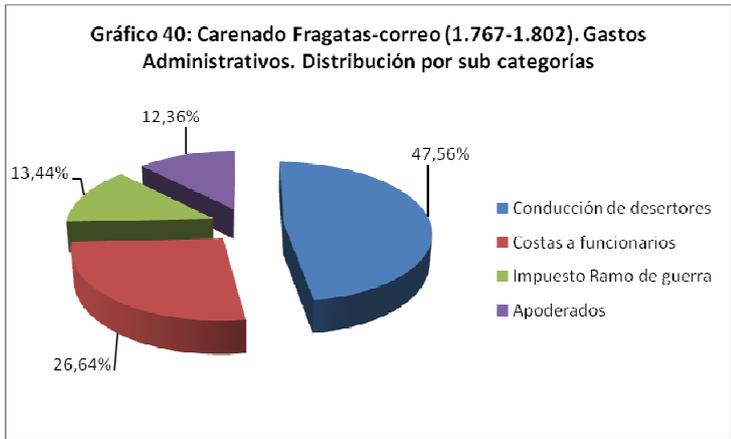
5.6. Análisis de la categoría Gastos administrativos divididos en sub categorías y porcentaje de su impacto en el gasto total de las carenas

Esta categoría importó 420,50 pesos, equivalentes a 0,41% del total de lo gastado en las carenas. (Ver cuadro 24 y gráficos 37 y 38). Se ha dividido a esta categoría en las siguientes sub categorías. La información presentada en el cuadro 25 fue desagregada en los gráficos 40, 41 y 42.

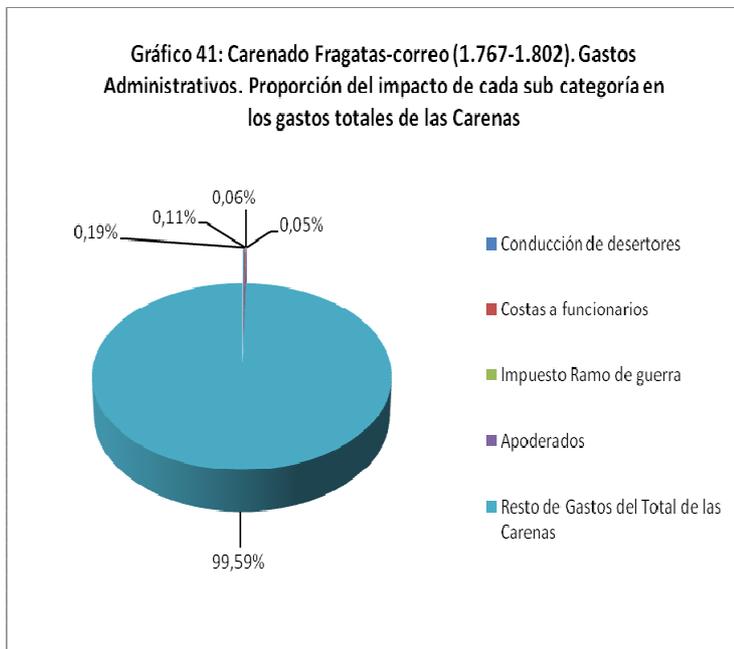
Cuadro 25: Carenado Fragatas-correo (1.767-1.802). Gastos administrativos. Dist. por sub categorías. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales de las Carenas. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en relación a los gastos totales

Sub-categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% sobre valor total carena	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				Local	Americana extra regional	Extra americana
Conducción de desertores	200,00	47,56	0,19	0,19	0,00	0,00
Costas a funcionarios	112,00	26,64	0,11	0,11	0,00	0,00
Impuesto Ramo de guerra	56,50	13,44	0,06	0,06	0,00	0,00
Apoderados	52,00	12,36	0,05	0,05	0,00	0,00
Total	420,50	100,00	0,41	0,41	0,00	0,00

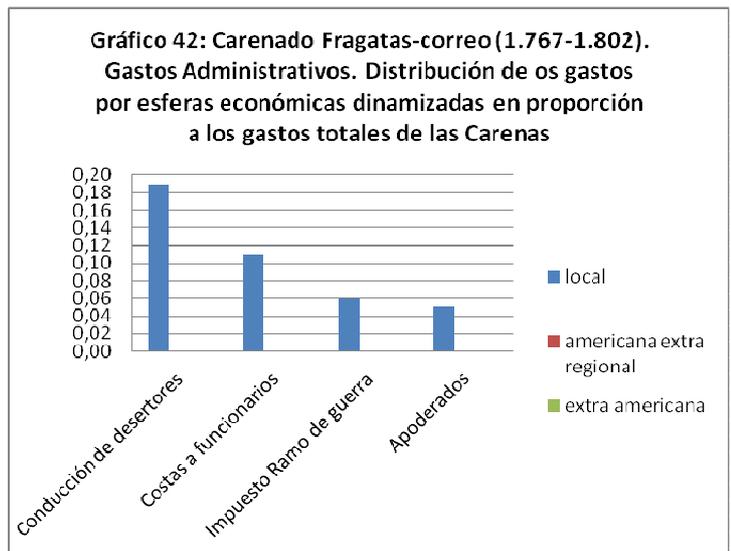
Fuente: elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.



Fuente: cuadro 25.



Fuente: cuadro 25.



Fuente: cuadro 25.

La sub categoría “Conducción de desertores” sumaron 200 pesos, es decir 47,56% de los gastos administrativos, representando 0,19% del valor total de la carena (ver cuadro 25 y gráficos 40 y 41). Se pagó a diversos individuos para aprehender a los desertores y conducirlos al puerto, o sólo para una de estas dos tareas. Todos los individuos que figuran en la fuente cobrando por esta labor corresponden a una embarcación; fueron los casos de Manuel Serrano, José de Guijano y Manuel García, de los barcos La Infanta, EL Patagón y el Tucumán respectivamente, quienes figuran recibiendo 18 pesos cada uno.

Lamentablemente no se menciona en la fuente a la totalidad de los individuos que realizaron esta tarea, perdiéndose la riqueza del análisis socio-económico de las personas involucradas en estos traslados.

Fueron pagados 112 pesos a los escribanos de gobierno Francisco de Paula y a Bartolomé Bianqui, incorporados en la sub categoría “Costas a funcionarios”. Equivalen a 26,64% de la categoría Gastos Administrativos y 0,11% del valor total de la carena (ver cuadro 25 y gráficos 40 y 41).

Con respecto a la sub categoría “Impuestos ramo de guerra” hubo 56,50 pesos pagados al Administrador de Rentas Generales del Ramo de Guerra, José Manuel Bustillo, que representan 13,44% de la categoría Gastos Administrativos y 0,06% del valor total de la carena (ver cuadro 25 y gráficos 40 y 41).

Por último, se incluyeron en la sub categoría “Apoderados capitán fragata” 52 pesos pagados por Pedro Berro y Errarquín, apoderado de un capitán de fragata, por averías causadas por una fragata correo a una embarcación particular. Esta suma representa 12,36% de lo gastado en la categoría y 0,05% del valor total de la carena (ver cuadro 25 y gráficos 40 y 41).

Todas las tareas administrativas fueron llevadas adelante por personal perteneciente a una embarcación.

5.7. Reflexiones finales

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 estadías, así como para que el navío estuviera en las mejores condiciones posibles a la hora de emprender el regreso.

Los sectores sociales ajenos a la elite, dedicados en Montevideo a satisfacer las necesidades de las fragatas correos para su mantenimiento en condiciones marineras, tuvieron trabajo de forma regular, al menos a lo largo de los 35 años que duró el mantenimiento de todas estas embarcaciones. Los diversos trabajos estuvieron distribuidos de manera más o menos uniforme a lo largo de todo el período, pues si bien hubo tareas en las que no se pudo establecer bien el año en que fueron cumplidas, éstas se tienen que haber realizado en el período que los barcos estaban parados.

Observando la participación económica de los proveedores desagregados se puede advertir que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones diversas; aquí puede verse cómo el efecto de la circulación ultramarina se distribuía sobre muchos individuos.

No siempre se pudo identificar a los proveedores de las diversa categorías en que fueron divididos los gastos de ocasionados para el carenado y calafateado de las Fragatas-Correo, no obstante, pese a este impedimento, se han podido esbozar varias reflexiones sobre su condición socio-económica.

Un aspecto interesante a resaltar es que eran hombres todos los individuos que participaron de las diversas tareas necesarias para el carenado y calafateado de las Fragatas-correo, ya que no se evidenció en las fuentes participación femenina proveyendo algún bien y/o servicio para estas embarcaciones.

De todas las categorías creadas para analizar los gastos totales de las carenas, la categoría “Oficios” sumó 56,08% del total, por lo que se convirtió en la categoría que más dinero insumió en el mantenimiento de las fragatas correo. Se crearon diversas sub-categorías para ampliar el análisis de estos oficios, identificándose, por orden de participación económica: los calafates, los estibadores/arrumadores, los herreros, los carpinteros, los faroleros/caldereros/latoneros/estañadores, los toneleros, los albañiles y los aserradores, armeros, buzos, pintores y cocedores de brea.

A lo largo de estos 35 años analizados se pudo identificar que hubo oficios que fueron apareciendo con el correr del tiempo; es el caso de los estañadores, tarea que

primeramente era realizada por los faroleros y que recién hace su aparición al final del período; 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. Es decir, una ampliación de este sector social medio entre las elites y los estratos más bajos.

Hubo oficios en los cuales la participación económica de los individuos que los proveían fueron muy parejas en los montos cobrados, sin llegar a haber monopolización por parte de unos pocos individuos. Fue el caso de los carpinteros; donde el mayor proveedor de esta sub-categoría cobró sólo 1,17% del total general cobrado por los carpinteros, mientras que los demás proveedores identificados de este oficio tuvieron pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto pero pese a ser pequeños los montos cobrados fueron muy redituables. También hubo rubros en los que los trabajos estuvieron monopolizados por diversos individuos y/o grupos de personas. Fueron los casos de los herreros, donde sólo seis individuos realizan esta tarea a lo largo de los 33 años que se necesitaron trabajos de herrería. Dentro de este reducido grupo, Zufriategui monopoliza el 100% de los trabajos de un año, Embil el 96,98% de las tareas de este oficio de una década, Osinaga el 59,26% de los trabajos de un año y este mismo individuo luego monopoliza el 93,18% de las tareas de herrería a lo largo de 20 años. También hubo monopolización en la sub-categoría toneleros, donde José Raimundo Figueroa realiza el 44,03% de las tareas de su oficio a lo largo de 14 años; en la sub-categoría albañiles donde José Patricio de Farías en sólo 5 años monopoliza 31,30% de los trabajos de su oficio; y el caso de Ignacio Prat, un armero que cobró 57,24% de las tareas de su oficio.

Una reflexión devenida de lo anterior es la rentabilidad de los trabajos de estos proveedores de diversos oficios necesarios para mantener a las embarcaciones en condiciones maríneas. Por citar un ejemplo, los pocos trabajos realizados por el herrero Juan Angel Embil le alcanzaban para cubrir el costo anual del alquiler de una importante casa. Otro caso de alta rentabilidad en su trabajo lo constituyó el carpintero José Argote, si este individuo alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771.

Varios trabajadores de las fragatas correo figuran con su oficio declarado en los padrones de la época; fueron los casos de Tomás Soriano, quien también ya aparecía en

el padrón de 1772-1773 revistando como calafate; Ignacio Prat, el armero del regimiento de infantería; o el herrero Francisco de Zufriategui.

Hubo trabajadores que desarrollaron más de un oficio en este carenado de las fragatas correo; Argote fue herrero, carpintero y también calafate; Antonio Moreno, un calafate que como tonelero compuso pipas de la aguada, a la vez que efectuó compras de alquitrán y velas; Francisco Gutierrez un calafate que como carretero llevó leña a las Fragatas correo para ser usada en la cocción de la brea; Francisco Zubillaga, realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791; José Arias fue estibador y carpintero; Agustín Sanchez y Andrés Vidal, identificados como maestros faroleros, caldereros y latoneros/estañadores.

Se han identificado trabajadores de diversos oficios viviendo en la misma casa; el caso emblemático es la “gran casa” de Juan Embil, un herrero con casa con pulpería y múltiples y versátiles ocupantes, desde herreros, carpinteros, estibadores, zapatero; también se han observado trabajadores del mismo oficio viviendo en el mismo domicilio, como los carpinteros Martín de Irazogui y su oficial Martín de Aguirre.

Posiblemente haya trabajadores emparentados entre sí, como los estibadores/arrumadores José y Felipe Arias, o el de Joaquín y Antonio Sanchez, quienes figuran cobrando en el mismo tiempo por sus tareas; o los calafates Francisco y José Ortiz, Juan y José de León, Miguel y Antonio Moreno, Santiago, Francisco y José Gutiérrez, entre otros.

Se ha podido identificar distintas categorías de trabajadores, hubo oficiales, maestros, ayudantes, peones, aprendices; como así también la presencia de rubros subsidiarios de otros rubros mayores, fue el caso de los aserradores oficio surgido como complemento a la carpintería.

Con respecto a los pagos, hubo trabajadores que cobraron por jornal, otros por tarea/producto terminada/o, un dato particular es que a los trabajadores de a bordo de la embarcación se les pagaba medio jornal.

También se han observado proveedores de oficios pertenecientes a determinada embarcación, como los maestros toneleros Juan del Río, Pedro Merino y Baltasar

Rodriguez, de las fragatas Santa Bárbara, Nuestra Señora de la Concepción y la Industria respectivamente.

La provisión de insumos por parte de los proveedores de oficio fue una fuente más de dinamización de la economía rioplatense, de la americana extra regional o de la extra americana. Juan de Aguirre fue un calafate que cobró por provisión de estopa, lonas, perchas, cueros y sebo. José de Aguirre fue un carpintero que abasteció maderas. Otro carpintero fue Juan Bautista Arriola quien compró maderas, roldanas, cureñas, materiales para el fogón, gallineros, clavos. O Ignacio Montero, un calafate que también compró maderas. Un caso particular lo representan los albañiles quienes en varias oportunidades fueron ellos mismos quienes proveyeron los diversos materiales necesarios para los arreglos de su oficio.

La segunda categoría que más dinero insumió en el mantenimiento de las Fragatas-correo fue la categoría “Compras”. Los proveedores incluidos en ella sumaron 41,51% del total gastado en todas las carenas; dividiéndose para un mejor análisis en dos sub categorías, “Elementos de la carena propiamente dicha” y “Elementos complementarios a la carena”.

Hubo insumos en los cuales la participación económica de los individuos que los proveían fueron muy parejas en los montos cobrados, sin llegar a haber monopolización por parte de unos pocos individuos. Fue el caso de la provisión de leña, de los materiales para el fogón, o las maderas. Con respecto a estas últimas, si bien hay tres mayores proveedores que entregan cerca del 30% de las maderas necesarias para las carenas, el resto fueron provistas por los 70 proveedores restantes, con participaciones económicas similares, ya que entregaron cada uno un promedio de 1,04% del total económico gastado en este insumo. Otro ejemplo de esta distribución económica similar son los proveedores de velas; donde no hubo individuos que monopolizaran por largo tiempo las entregas, ni proveedores que abastezcan ellos solos 20% o más de este insumo (el mayor proveedor sólo entregó 14,29% del total, a lo largo de los siete años que duraron sus abastecimientos).

También hubo bienes en los que las entregas estuvieron monopolizadas por diversos individuos. Fueron los casos de los proveedores de piedra, donde sólo dos de ellos monopolizaron el negocio abarcando 87,92% del total (las ventas del mayor proveedor, equivalieron a 45,61% del total, mientras que el segundo mayor abastecedor

cubrió 42,31% del total gastado en este producto). José Durán monopolizó la provisión de remos, entregando 57,14% de los mismos. Francisco de Gueselaga, fue el mayor proveedor de marquetas de cuero, abasteciendo 55% del total gastado en ellas. Con respecto a los proveedores de suelas, a los tres mayores proveedores les pagan por 34,72%, 16,20% y 10,38% del total gastado en este insumo, respectivamente. También las entregas de cueros estuvieron monopolizadas, Pedro de Barrenechea; entregó 25,16% del total, seguido en importancia por las cantidades entregadas de este insumo por Zacarías Pereyra, quien abasteció 16,51% del total.

Varios proveedores de insumos necesarios al carenado de las fragatas correo figuran con su oficio declarado en los padrones de la época; fueron los casos de los comerciantes Pedro de Barrenechea, Javier Echenique, Francisco Mont; del pulpero Francisco de Gueselaga.

Hubo comerciantes, vinculados a la artillería, como Esteban Marzal y José María Bruno, que participan además del negocio del carenado y calafateado abasteciendo a las mismas de productos que ellos venden, coronado seguramente buenos negocios. Hay que pensar que en este trabajo sólo se analizan los abastecimientos de bienes necesarios para las Fragatas Correo de Montevideo, pero que fueron una gran cantidad las embarcaciones que necesitaron indispensablemente carenarse y calafatearse para ponerse en “condiciones marineras” y poder regresar a España. Hay que tener en cuenta que para épocas anteriores esta misma relación comerciantes-funcionarios abastecedores fue evidenciada en el aprovisionamiento a las tropas de un conflicto bélico.

Otros pertrechos fueron provistos por individuos que tenían un cargo específico; como el ministerio de Marina y por el guarda almacén y contador de Marina, José Benito Barrios.

Hubo trabajadores que proveyeron más de un producto y/o servicio en este carenado de las fragatas correo; Francisco Gutierrez un calafate que como carretero llevó leña para ser usada en la cocción de la brea; los pilotos José Santelices, Manuel Trellez, Francisco Rivero y los carreteros Francisco Gutierrez, Antonio Gimenez, Antonio Miraballes que entregaron leña. Pedro de Barrenechea, abasteció sebo, estopa, brea, maderas, materiales para el fogón, cueros, cal y barriles para contener sebo. Pedro Subiela (otro fabricante de velas) proveyó sebo, comida, cueros y velas, a la vez que fue uno más de los albañiles que compuso el fogón. Gregorio Pérez abasteció sebo y también entregó saleas, cueros e importantes cantidades de velas. Juan Francisco García

de Zúñiga, un maestro de velas que proveyó sebo y también barriles para contener y/o transportarlo.

Se han identificado a proveedores de diversos insumos viviendo en la misma casa; el caso del comerciante que más productos abasteció para las carenas, Pedro de Barrenechea, quien vivía en su casa junto a un pulpero, un oficial carpintero, otro comerciante alistado en la artillería, y un comerciante dependiente de casa comercial española; todos abastecedores tanto de bienes como de servicios para las fragatas correo. O el caso de José María Bruno, el pulpero alistado en la artillería que tenía arrimado en su casa al carretero Fernando Requejo. Esta característica de “compartir casa” parecería ser una constante pues esto mismo fue observado en los proveedores de oficios, de estas fragatas correo y en los proveedores de comestibles, transportes, oficios y demás del Sitio a Colonia del Sacramento.

Posiblemente haya trabajadores emparentados entre sí, como en el aprovisionamiento de cueros, donde se han identificado proveedores con posibles lazos familiares entregando este producto; es el caso de Luis y Francisco Antonio Maciel; Rudesindo y Diego Saenz; Juan y Andrés Vazquez.

También se han observado proveedores de oficios pertenecientes a determinada embarcación, los pilotos José Santelices, Manuel Trellez, Francisco Rivero y los carreteros Francisco Gutierrez, Antonio Gimenez, Antonio Miraballes que entregaron leña; algunos de ellos proveyeron también comida. José de Aguirre, maestre de la Fragata La Limeña quien abasteció maderas.

La participación económica de los lancheros, carreteros, carretilleros, mandaderos y demás, incluidos en la categoría “Transportes”, sumó 2% del total gastado en todas las carenas; mientras que la última categoría de los proveedores de las carenas fue “Gastos administrativos”, que sumó 0,41% del total gastado en las mismas y se dividió (enumeradas por orden económico) en conducción de desertores, costas a funcionarios, impuesto ramo de guerra y apoderados.

A lo largo de estos 35 años analizados se pudo identificar que hubo servicios que por tratarse de un puerto fueron prioritarios, como los lancheros, pero que también en tierra se necesitaron diversos transportes relacionados con la logística portuaria, como son los viajes en carretas y/o en carretillas para descargar los pertrechos y llevarlos

hasta el muelle o los almacenes de acopio o viceversa, lo que llevó a que haya una mayor especialización de este tipo de trabajo en la ciudad de Montevideo, ocasionados por la intensificación del tráfico.

No siempre se pudo identificar a los proveedores de transportes o de gastos administrativos, no obstante, pese a este impedimento, se han podido esbozar varias reflexiones sobre la condición socio-económica de éstos.

Hubo servicios en los cuales la participación económica de los individuos que los proveían fueron muy parejas en los montos cobrados, sin llegar a haber monopolización por parte de unos pocos individuos. Fue el caso de los carretilleros; donde los dos mayores proveedores de esta sub-categoría insumieron cada uno 28,63% del total general cobrado por estos transportistas, mientras que los siguientes proveedores identificados de este servicio tuvieron pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto que oscilan entre 18,60% y 1,14%. También hubo rubros en los que los trabajos estuvieron monopolizados por diversos individuos y/o grupos de personas. Fue el caso de los carreteros, donde sólo un individuo monopolizó el servicio cobrando 45,33% del total.

Hubo trabajadores de las fragatas correo figuran con su oficio declarado en los padrones de la época, como Fernando Requejo, quien también ya aparecía en el padrón de 1772-1773 revistando como carretero.

Se pudieron identificar también tripulantes de embarcaciones que participan además del negocio del carenado y calafateado brindando servicios; como los casos de los proveedores de gastos administrativos Manuel Serrano, José de Guijano y Manuel García, integrantes de los barcos La Infanta, EL Patagón y el Tucumán respectivamente, que se ocuparon de aprehender a los desertores y conducirlos al puerto.

Hubo trabajadores que desarrollaron más de un servicio y/o proveyeron más de un producto en este carenado de las fragatas correo. Varios carreteros figuran también cobrando ellos mismos no sólo por sus viajes, sino también por los pertrechos que en sus transportes llevaban; como Pablo García y Fernando Requejo quienes además de cobrar por sus viajes en carretas, cobran por las enormes cantidades de piedras que transportaban.

Se han identificado trabajadores de diversos oficios viviendo en la misma casa; el caso del carretero Fernando Requejo, viviendo como arrimado en casa de un pulpero que también era proveedor de insumos necesarios al carenado y calafateado. Esta característica de que varios abastecedores “compartan” la misma casa parecería ser una constante, pues esto mismo fue observado en los proveedores de oficios, de estas fragatas correo y en los proveedores de comestibles, transportes, oficios y demás del Sitio a Colonia del Sacramento.

Hubo trabajadores de las fragatas correo figuran con su oficio declarado en los padrones de la época, como Fernando Requejo, quien también ya aparecía en el padrón de 1772-1773 revistando como carretero.

Por último, en el aprovisionamiento de los servicios analizados en este trabajo, se han identificado proveedores con posibles lazos familiares entregando el mismo servicio; como los hermanos Requejo, estos carreteros que proveyeron más de la mitad de los viajes en carreas.

Con respecto a los pagos, hubo transportistas que cobraron por jornal, otros por cada viaje, otros por el conjunto de sus servicios.

También hubo individuos que pese a ganar determinados contratos de asiento, esto no les impedía abastecer otros productos y dedicarse a más de un “frente” de trabajo a la vez (la Marina; la ciudad; los presos, los cuarteles, guardias y destacamentos, el tráfico de esclavos, entre otros). Se pudo observar que un proveedor como Francisco Antonio Maciel, al igual que varios de los asentistas de la Marina de Montevideo en la segunda mitad del siglo XVIII, tal vez por todo lo que la Corona les había brindado a partir de sus contratos y demás negocios que gracias a ellos pudieron lograr, fue defensor del poder real en Montevideo.

Una interesante pregunta, aún sin respuesta, dado el estado de la investigación, es saber si existiría alguna relación entre el desempeño económico de los proveedores de las Fragatas-correo y su comportamiento político; o si habría una relativa autonomía de las ideas políticas respecto de las condiciones económicas de los actores.

La Corona, con la generación de la demanda de los distintos servicios necesarios para el carenado, generó trabajo a toda esa amplia gama de individuos presentes en Montevideo entre 1767-1802, lo que puede haber ayudado también a crear fidelidad, a

la vez que a internalizar el sistema de dominación existente; ya que parecería que la subsistencia de estos sectores sociales medios y bajos, dependía de las demandas que la corona generase y que los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo.

Si bien los viajes regulares de las Fragatas-correo se cortan en 1802, siguió habiendo en el puerto oriental muchos barcos del servicio real (estaba allí el apostadero naval en la región) que necesitaron estos diversos servicios para mantenerse en condiciones marineras. Tal vez estos sectores trabajadores, ajenos a la elite, no tenían o no sentían la necesidad de hacer grandes cambios para aumentar sus beneficios ni demasiados motivos como para pensar una ruptura con el poder en el momento revolucionario, y ello explica que desde 1808 apoyen a buena parte de la elite Montevideana para fortalecer la facción que no quiere separarse de España. Ese apoyo se demuestra solamente al saber que el puerto de Montevideo siguió funcionando, seriamente afectado por el bloqueo porteño, pero no del todo cerrado. En la ciudad no se produjo ningún movimiento interno generado desde abajo en dirección del apoyo a Buenos Aires.

Otros individuos pertenecientes también al rubro de abastecedores/proveedores de la navegación ultramarina en la Banda Oriental, fueron muy claros en su postura. Es el caso de los asentistas de víveres de la Marina en Montevideo, pues varios de ellos, al momento de debatirse entre sumarse al accionar revolucionario de Buenos Aires o inclinarse por el apoyo real, se decidieron por este último, llegando incluso a aportar grandes cifras de dinero para la causa realista.⁴⁷¹ Es más, hubo un grupo entre los que estaban Battle y Carreó y Magariños, que alentaba una acción política y militar de Portugal sobre el territorio oriental, con la ilusión que los Braganza reconquistasen las provincias del Plata para Fernando VIII.⁴⁷²

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 proveedores y que posiblemente no tuvieran que dedicarse a otras labores que las asociadas con él.

⁴⁷¹ Es el caso de Mateo Magariños, Francisco Antonio Maciel, Battle y Carreó.

⁴⁷² Aguerre Core, s/d, p. 333.

Como deja entrever el análisis de los servicios necesarios para el carenado, estas actividades no sólo generaban fuentes de trabajo sino que además podían proveer una moderada prosperidad para algunos y seguramente una digna subsistencia para los más.

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 al alojamiento, tal vez se pueda llegar a argumentar 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.

La Corona, con la generación de la demanda de los distintos servicios necesarios para el carenado, generó trabajo a toda esa amplia gama de individuos presentes en Montevideo entre 1767-1802, lo que puede haber ayudado también a crear fidelidad, a la vez que a internalizar el sistema de dominación existente; ya que parecería que la subsistencia de estos sectores sociales medios y bajos, dependía de las demandas que la corona generase y que los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo. Tal vez esta sea una de las razones de por qué el estado llano y general del pueblo en Montevideo siguió a su elite en el proceso revolucionario. Pues si bien los viajes regulares de las fragatas correo se cortan en 1802, siguió habiendo en el puerto oriental muchos barcos que necesitaron estos diversos servicios para mantenerse en condiciones marineras. Tal vez estos sectores trabajadores, ajenos a la elite, no tenían o no sentían la necesidad de hacer grandes cambios para aumentar sus beneficios ni demasiados motivos como para pensar una ruptura con el poder en el momento revolucionario, y ello explica que desde 1808 apoyen a buena parte de la elite Montevideana para fortalecer la facción que no quiere separarse de España.

Conclusiones

En esta tesis se propuso un abordaje del impacto de la demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense en la dinamización de la economía regional entre 1680-1810 como puerta de acceso a un mayor conocimiento de la sociedad local.

En las conclusiones parciales de cada capítulo se precisaron elementos centrales de reflexión de cada uno de ellos, ahora se pretende reunir los cabos sueltos para ofrecer una visión de conjunto y señalar futuras líneas de investigación.

Como demuestra esta tesis, la región Río de la Plata tuvo la capacidad de poder brindar una amplia serie de servicios a la navegación y a las tropas estables y/o en tránsito hacia otros destinos durante el siglo XVIII. Se trata de la provisión de bienes y servicios destinados al mantenimiento de las tripulaciones durante sus viajes de retorno y de las embarcaciones en condiciones de navegar, así como para las tropas asentadas en suelo rioplatense o en tránsito hacia otras tierras. De los diversos análisis que se pueden realizar a partir de estas constataciones, resalto la primera en tanto que reveladora de cómo el mundo de la producción encontró un estímulo más en la navegación ultramarina y las tropas y la segunda, de cómo esa navegación y las tropas generaron una demanda de servicios especializados. Como se observó a lo largo de los capítulos, ambos estímulos generaron fuentes de trabajo y de prosperidad para diversos actores locales.

Como se señaló, la demanda de bienes puede dividirse en dos grandes grupos. Los comestibles (principalmente los establecidos en la ración diaria reglamentaria, algunos con una importante y compleja cadena productiva)⁴⁷³ y los no comestibles (utensilios e insumos para los determinados “oficios portuarios” necesarios para el mantenimiento de las embarcaciones en condiciones marineras y para satisfacer los requerimientos de las tropas estables o en tránsito)⁴⁷⁴.

⁴⁷³ Bizcocho, vino, tocino, miniestra de garbanzos o arroz, sal, carne salada, aceite, vinagre, queso. También se evidenciaron demandas de ajos, cebollas, tomates, jamones, lechugas, jamones, pasas de uva e higo, repollos, perdices, huevos, entre otros comestibles.

⁴⁷⁴ Barriles, botijas, ollas, armas, hachas, martillos, calderos, faroles, vestimenta, telas, maderas, piedras, hierro, cobre, clavos, cueros, hilos, leña, entre tantos otros.

Entre los servicios demandados se encuentran determinados oficios: calafates, estibadores/arrumadores, herreros, carpinteros, faroleros, caldereros, latoneros, estañadores, toneleros, armeros, aserradores, albañiles, silleros, zapateros, pintores, buzos, ingenieros, cocedores de brea, peones, entre otros; relacionados a la logística necesaria para un conflicto bélico o para mantener a una embarcación en “condiciones marineras”: fletes de lancha, carreteros, carretilleros, chasquis, mandaderos, entre otros.

Las demandas de bienes y/o servicios por parte de barcos y tropas fueron constantes a lo largo del período, tanto por el creciente número de embarcaciones la circulación ultramarina, como de expediciones en defensa de los territorios americanos.

La evidencia de la necesidad de revisar el sistema defensivo de los territorios americanos obligó a intensificar el envío de tropas y suministros militares a América y a abordar importantes reformas en las fortificaciones y estructuras militares⁴⁷⁵. En el Río de la Plata la guerra era algo natural que había que afrontar, la guerra era la normalidad. Sobre el telón de fondo provisto por la mayor o menor virulencia del enfrentamiento con los pueblos originarios que no lograron ser sometidos, la condición de frontera de la Monarquía española incluyó al Río de la Plata desde temprano en los conflictos entre los europeos por el control del continente y sus puertas de acceso a las riquezas que escondía o podía generar. Continuamente había conflictos bélicos, para todos se tomaron provisiones locales aunque no en todos los casos el Río de la Plata se convirtió en teatro de la guerra. Ello se tradujo en obras y la llegada de expediciones militares que requerían tanto bienes como servicios de los sectores productores/proveedores especializados en abastecerlos, provocando una dinamización de la economía rioplatense, tanto para cubrir las demandas de los ejércitos, como las de la marina (además de abastecer a todas las embarcaciones de la navegación ultramarina comercial).

Si bien tanto el complejo productivo agropecuario como el área de servicios de la región rioplatense fueron altamente movilizadas por las demandas de la navegación y de las tropas, generando una importante dinamización económica local, también resultaron estimuladas otras economías regionales americanas a través de la provisión de insumos necesarios que no se encontraban en la región. Con ello, el Río de la Plata se

⁴⁷⁵ Torres Sánchez, 2014, pág. 11.

fue convirtiéndose en una fuente de estímulo para producciones regionales que encontraron allí mercado.

En la región rioplatense los recursos humanos, materiales y económicos no fueron movilizados para pagar la guerra, sino para poder hacerla. Según datos fiscales (Amaral⁴⁷⁶, Cuesta⁴⁷⁷, Jumar y Sandrín⁴⁷⁸) fue más lo que se gastó en el Río de la Plata para llevar adelante la guerra, es decir lo que se gastó en alimentos, provisión de oficios, transporte, gastos administrativos; que lo que se recaudó aquí para financiarlos. Los fondos necesarios para cubrir el déficit provenían de las cajas de otros lugares. No sólo de América, sino también de la península. En la segunda mitad del siglo XVIII se introdujeron importantes cambios fiscales y como sostiene Torres Sánchez,

“nunca como entonces, la corona española empleó tantos recursos humanos y económicos en el fortalecimiento militar de América, y este esfuerzo exigió que una parte importante de los beneficios del imperio, fuesen consumidos directamente en América, retornasen, literalmente, al imperio o, incluso, que la Real Hacienda peninsular financiase el trasvase de hombres y recursos militares a los territorios coloniales”⁴⁷⁹.

El dinero que la Corona enviaba desde diversos puntos de la Monarquía para nutrir la caja de Buenos Aires no se limitaba al situado potosino, aunque esta remesa es la que atrajo la atención de los investigadores. Ese situado, como señala Gelman, comienza a llegar a partir de la segunda década del siglo XVII, cuando la Corona estableció limitaciones al tráfico marino que incrementaron el comercio ilegal, que no pagaba impuestos, lo que llevó a un vuelco en la, hasta ese momento, autosuficiente Buenos Aires en materia fiscal.⁴⁸⁰ Durante el siglo XVIII los montos del situado crecen fuertemente y su importancia relativa en los ingresos fiscales de Buenos Aires sigue siendo decisiva, incluso en varios años supera el 70% y en el período virreinal muchas veces el 80% o 90% del total.⁴⁸¹ En la última década colonial, al iniciar el siglo XIX, el monto y peso relativo del situado caen significativamente, vinculados con los problemas que generaron las guerras que preceden a la crisis del orden colonial, lo que debe ser compensado con otros ingresos locales de emergencia y que llevaron al virrey Cisneros

⁴⁷⁶ Amaral, 2011.

⁴⁷⁷ Cuesta, 2009.

⁴⁷⁸ Jumar y Sandrín, 2015.

⁴⁷⁹ Torres Sánchez, 2014, págs. 10 y 11.

⁴⁸⁰ Gelman, 2012, pág. 99.

⁴⁸¹ Gelman, 2012, pág. 113.

a decretar el libre comercio con los ingleses en 1809.⁴⁸² Una vez interrumpido el situado y pese a que se habían suspendido las remesas a la metrópoli (...) las necesidades fiscales no hacían más que crecer al ritmo de las guerras que desencadenaba la crisis del orden colonial.⁴⁸³ Los gobiernos echarán mano a los recursos disponibles localmente, aplicando gravámenes forzosos o más menos “voluntarios” a los sectores de las elites que disponían de algún recurso, confiscando ganados para alimentar a los ejércitos o solicitando la donación “patriótica” de esclavos para la guerra. Entonces, como en otros lados, el peso de la guerra y la escasez de recursos fiscales generaron serios problemas en la economía porteña y secaron la plaza del escaso capital existente; a su vez descalabraron el funcionamiento de los mercados de trabajo con los reclutamientos de tropas.

Pese a este panorama, entrever prosperidad en un momento en que se suele ver crisis y recesión deriva en parte también de no confundir una crisis de las arcas reales, por el motivo que sea, con una crisis económica (no siempre es el caso), lo que a su vez deriva de confundir las rentas de la corona con la hacienda pública de un Estado-nación, que sí sirve para seguir los ritmos de la economía. Dicho de otro modo, que las cajas reales no tengan un real no impide que en el Río de la Plata la coyuntura sea favorable para amplios sectores de la población⁴⁸⁴.

Pero en este trabajo no era el fin conocer la capacidad del estado monárquico para conseguir ingresos fiscales, o ver las políticas públicas; sino señalar que el gasto público fue una fuente más que permitió llegar a observar a las personas que gracias a ese gasto obtuvieron trabajo, ¿también prosperidad? Es decir, ver cómo el gasto público en determinados bienes y servicios pudo dinamizar la economía rioplatense y distribuir beneficios por lo alto y lo bajo de la sociedad. Lo que permite sostener la idea que la Corona no fue solamente un agente explotador, sino que en la región fue también generadora de recursos y por qué no prosperidad para sectores vinculados a la elite, y para sectores sociales ajenos a ella.

⁴⁸² Gelman, 2012, páginas 113 y 114.

⁴⁸³ Gelman, 2012, páginas 116.

⁴⁸⁴ El ejemplo más claro de esto es el decreto del 6 noviembre de 1809 y su gestación. Cisneros reconoce el fracaso, en cuanto se refiere al Río de la Plata, de las políticas borbónicas tendientes a convertir en colonias a los territorios americanos. El río estaba lleno de barcos, algo había que hacer para que la Corona percibiese al menos algunos impuestos.

Ahora bien, ¿quiénes integrarían estos sectores sociales?

En la elite, por lo alto de la sociedad, se ubicarían los ya conocidos hacendados, los productores ganaderos, los comerciantes, los altos funcionarios; y estos nuevos “empresarios multifacéticos-polivalentes” que reveló esta investigación, que eran actores bisagras, articuladores entre las necesidades de la Corona y la sociedad local en la concreción de la provisión de bienes y servicios. Eran actores sociales que articulaban provisión, producción y circulación; que tenían relaciones con el entramado institucional lo que les permitía ganar los contratos; actores a través de los cuales se redistribuía el gasto público. Eran aquellos asentistas generales, proveedores generales de una contienda, asentistas de rubros particulares (de víveres, de velas de sebo, de cerrajería y herrería, entre otros). Hubo asentistas que tuvieron establecimientos productivos propios en los cuales contaron con importantes cantidades de esclavos como fuerza laboral, varios de ellos especializados en la elaboración de los bizcochos. Otros contaron con una importante red de abastecedores para proveerse de todo lo que ellos no podían producir. Varios de estos asentistas desarrollaron múltiples y productivos negocios, muchos relacionados entre sí: asentistas, navieros, prestamistas, comerciantes, armadores de embarcaciones corsarias, saladeristas. A la vez que podían dedicarse a abastecer otros rubros además de a los barcos y a las tropas (a la ciudad, a los presos, los cuarteles, las guardias y destacamentos).

Integrando el sector medio estaban, por ejemplo, las “empresarias bizcocheras”, presentes en todas las demandas: las embarcaciones del comercio y del servicio real, ya sea en puerto o navegando, en todos los circuitos extra-regionales terrestres y fluviales, carreteros de las rutas interiores y patrones de embarcaciones menores con destino a Paraguay, en la demanda de las tropas acantonadas en la región rioplatense y en tránsito, ya sea en paz o en conflicto. Además integraban este sector los proveedores de otros alimentos como la carne salada o las miniestras y “asentistas subcontratistas”, que integraban una segunda línea de abastecimiento y eran los individuos que, por más que en la legalidad no se podía hacer, subcontrataban determinado rubro, en particular el aprovisionamiento de bizcocho.

También formando parte del sector medio estaban los proveedores de oficios y profesiones que enriquecían el mercado de trabajo portuario del momento. Integrando el primer grupo se encontraban los herreros, carpinteros, armeros, latoneros, faroleros, estañadores, caldereros, toneleros, aserradores, albañiles, silleros, zapateros, pintores,

cocedores de brea; todos oficios presentes en la demanda tanto de barcos como de tropas. Siendo parte de los profesionales estaban los prácticos de río, buzos, ingenieros, boticarios, cirujanos, capellanes, cocineros; también presentes en ambas demandas. Otros trabajadores incluidos en el sector medio eran los proveedores de servicios relacionados a la logística necesaria para cumplir la satisfacción de barcos y/o tropas; lancheros, carreteros, carretilleros, mandaderos, chasquis, estibadores-arrumadores y peones sin especialización. Abasteciendo a una sola de las demandas, como son las embarcaciones reales y las de la navegación privada, se ubican los calafates y marineros. Ambos eran trabajadores portuarios especializados, que el sostenido ritmo de crecimiento del complejo portuario por la intensificación del tráfico ultramarino vio nacer en la región rioplatense. Proveyendo sólo a las tropas se evidenció la presencia de plateros.

Por último pero no menos importantes se posicionan en este sector medio aquellos pulperos, comerciantes diversificados, proveedores de insumos (ya sea relacionados entre sí, como velas y sebos; o con enorme y variada cantidad de productos abastecidos).

Se intentó llegar a lo más bajo de esas redes de relaciones, descubriendo a los individuos que están en los últimos escalones de esta pirámide, es decir, aquellos que son los productores y/o proveedores pequeños. Pero al no poder encontrar contratos de servicios, escrituras o documentos que permitan conocer cómo accedieron al trabajo, quién se los encargó; y sólo encontrar los recibos firmados por estos proveedores de determinado bien o servicio, se pudieron conocer los montos de las entregas, la periodicidad o no de las mismas, los pagos recibidos por los bienes y/o servicios provistos; en muchos casos sus nombres, en otros no; queda la duda de cómo serían los contratos, los arreglos para poder cumplir los diversas demandas. Hubo casos (especialmente en las bizcocheras con mayores participaciones económicas) en los que se pudo inferir la presencia del grupo familiar, trabajadores esclavos, indios conchabados, mujeres libres agregadas, en la realización de los trabajos. Ello se deduce dado los grandes volúmenes provistos en corto plazo y la presencia en el domicilio de esta enorme cantidad de gente viviendo en unidades habitacionales complejas. La mayoría de los proveedores son trabajadores independientes, libres que se especializan en el abastecimiento de determinado oficio, profesión o bien.

Este sector medio proveedor compartió características comunes. Podían compartir casa, ya sea entre varios trabajadores del mismo oficio, como de diversos oficios, pero todos abasteciendo para la misma demanda (ya sea para los barcos o para las tropas). Varios estaban emparentados entre sí (los “clanes” familiares de las bizcocheras, algunos carreteros y lancheros). Generalmente tenían una única especialización o dos similares (carpintero y aserrador, o farolero y latonero, herrero y carpintero). Muchos trabajadores figuraban en los padrones de la época con su oficio declarado, lo que ayuda a reforzar la idea de que ellos eran los que realizaban y cobraban el servicio o bien abastecido y por el cual firmaban el recibo de cobro (calafates, armeros, herreros, lancheros, carreteros). Algunos por su función o cargo se convirtieron en proveedores, eran los “proveedores-intermediarios” (capitanes, tenientes, maestros de los barcos, funcionarios como guarda almacenes, contadores). Otros abastecían tareas de su oficio y además proveían insumos para realizarlo (carpinteros entregando maderas, faroleros dando hierros, carreteros proveyendo piedras). En algunos rubros hubo abastecedores que monopolizaron las entregas de su especialidad (algunos herreros, carreteros), mientras que en la mayoría de las entregas era muy similar la participación económica entre varios proveedores; lo que permite verificar la dispersión social que los gastos generaron en la sociedad rioplatense, ya que eran muchas las personas involucradas en la satisfacción de ambas demandas (ya sea en forma alternada o simultánea). Se pudieron identificar distintas categorías de trabajadores, hubo oficiales, maestros, ayudantes, peones, aprendices; como así también la presencia de rubros subsidiarios de otros rubros mayores, fue el caso de los aserradores oficio surgido como complemento de la carpintería. También hubo oficios que surgieron con el tiempo y la demanda de esos servicios, el caso de los estañadores, que aparecieron casi a fines del siglo XVIII.

Respecto a la distribución por sexo de los trabajadores, en la concreción de lo necesario para el abastecimiento de las tropas, excepto el aprovisionamiento del bizcocho, que estaba dominado por las mujeres, los demás bienes y servicios fueron provistos por hombres. En cuanto a los servicios necesarios para mantener al barco en condiciones marineras, las tareas fueron realizadas exclusivamente por hombres.

Los pagos de los proveedores fueron variados, algunos eran por jornal, por producto terminado, por día, por mes, otros por el conjunto de sus servicios y/o bienes provistos.

Sus trabajos tuvieron una buena rentabilidad. Hay que recordar que ningún individuo ocupado en tareas vinculadas al puerto, a la construcción, a las panaderías solicitó informaciones de pobreza, y que no fueron considerados pobres los que cobraban un salario de 10 pesos mensuales o más; salario éste que hasta los trabajadores menos especializados analizados en esta tesis cobraban. Rentabilidad buena también si se tiene en cuenta la bibliografía existente sobre los sectores populares en Europa del mismo período, donde detallan hambrunas y terribles padecimientos de estos individuos. No está de más recordar el ejemplo del herrero que con pocos de sus trabajos cubría el alquiler de una destacada casa del momento; o el carpintero que con poco más de la mitad de lo obtenido en 8 días de trabajo podía sanear el alquiler anual de un cuarto donde vivir.

Las demandas tanto de barcos como de tropas fueron cumplidas por este sector proveedor, ya que no se encontró a lo largo de los casos testigos analizados, ni una sola queja de no haber sido satisfechas las mismas; por lo que fueron muchas las personas que en el Río de la Plata aseguraron su subsistencia y por qué no su futuro, trabajando tanto en el complejo portuario como en el complejo productivo o de servicios. Lo que también ayudó a crear un cada vez más especializado y variado mercado de trabajo portuario regional. Mercado de trabajo que sigue reafirmando la unidad de la región rioplatense y la cuestión que el Río de la Plata no fue una frontera sino un espacio más de intercambio entre pobladores de uno y otro margen; ya que indistintamente los trabajos eran realizados en Buenos Aires o en Montevideo y continuamente iban trasladándose gente de un lado a otro del río, muchas veces con herramientas e insumos necesarios para llevar adelante su oficio o concretar la provisión de determinado bien (carpinteros con maderas, martillos, clavos; proveedores de leña con hachas y machetes).

Si bien los dos casos testigo analizados fueron reveladores de una realidad económicamente significativa, no hay que olvidar que la totalidad de las demandas evidenciadas tanto para las embarcaciones de la navegación ultramarina como para las tropas a lo largo de todo el período 1680-1810 para la región Río de la Plata, podían darse en forma aislada, de a un grupo por vez, alternarse entre las dos o, lo que se dio en varias oportunidades, generarse ambas en simultáneo, lo que daría un impacto económico y una dinamización económica local mucho más importante que lo revelado en esta tesis.

Ahora bien, las certezas acumuladas a lo largo de la investigación al tiempo que proveen elementos de respuesta a mis primeras preguntas, señalan nuevos caminos de trabajo para enriquecerlas. Mi primer interés estuvo relacionado con la sociedad rioplatense y esos sectores ajenos a las elites que son tan poco conocidos. Luego de analizar a estos sectores bajos, me pregunto qué será ser pobre o ser rico en el Río de la Plata del siglo XVIII. ¿Se podrá establecer un índice de las condiciones materiales de vida para poder estipular estas cuestiones?

¿Se podrá llegar a medir el impacto de las demandas en relación con la gente implicada en la satisfacción de las mismas? Un buen ejercicio para lograrlo sería calcular el impacto del número de proveedores en relación con la cantidad de población existente en el período 1680-1810 en la región Río de la Plata, pero para hacerlo hay muchos elementos faltantes. Como se mencionó en este trabajo, no se tienen datos totales para todos estos años de la población residente en la región⁴⁸⁵, ni tampoco de todos los proveedores involucrados en cada una de las demandas evidenciadas a lo largo del período (ya sea demandas de la navegación ultramarina como de las tropas).

De todos los bienes y servicios prestados, el bizcocho se revela, dada su compleja cadena productiva y de comercialización, como el producto elaborado más significativo para estudiar en profundidad la estructura socio-económica rioplatense de fines de siglo XVIII.

Hay que recordar que este panificado está presente como alimento central de la ración diaria reglamentaria de las embarcaciones del comercio y del servicio real, ya sea en puerto o navegando en todos los circuitos que articulan el complejo portuario, en las rutas atlánticas, en los circuitos extra-regionales terrestres y fluviales, carreteros de las rutas interiores y patrones de embarcaciones menores con destino a Paraguay, abasteciéndose también de bizcochos las tropas acantonadas y en tránsito, en paz o en conflicto insumiendo buena parte del gasto total realizado por la Corona.

Para llegar a los consumidores, en previsión de su empleo y hasta el embarque del bien se ponía en marcha todo un encadenamiento de acciones que abarcaban desde la producción de excedentes de trigo; su limpieza, la molienda, el acondicionamiento en

⁴⁸⁵ Aunque ya hay avances muy alentadores para Montevideo y zonas aledañas. En esta enorme tarea están María Inés Moraes y su equipo de investigación radicado en la Universidad de la República, en Uruguay.

sacos, la distribución entre los productores, el proceso de producción, el empaque y el traslado.

Su estudio pormenorizado ofrecerá una visión de la sociedad local y su economía que, aunque parcial, no dejará de ser significativa ya que es un producto que pone en movimiento diversas actividades que permitirá relacionar resultados con las explicaciones generales existentes para las que servirá de testeo.

Al estudiar su producción y circulación analizaré la producción local de trigo o si, en un contexto de crecimiento de la población local, debía ser importado. En función de avances preliminares y de una reiterada preocupación del cabildo de Buenos Aires para asegurar la existencia de trigo, intuyo que la producción local no alcanzaba, lo que me impulsa a seguir el rastro de las entradas de trigo registradas en la Aduana de Buenos Aires.⁴⁸⁶ Así, este estudio regional permitirá también enriquecer las propuestas existentes sobre la articulación mercantil de la región Río de la Plata con otras regiones del interior americano. La molienda del trigo me pondrá en contacto con los tahoneros, que cobraban la mayor parte de su trabajo en especie convirtiéndose en acaparadores de trigo y/o harina. Estableceré cuántos tahoneros había en el complejo portuario rioplatense, sus parámetros y la legislación que los regulaba o la composición de su fuerza laboral. Tengo que indagar asimismo acerca de la molienda casera. El empaque de la harina como del bizcocho, me permitirá acercarme al mundo del trabajo y a las articulaciones mercantiles de Río de la Plata, ya que aunque hay datos acerca de sacos elaborados con cueros, se preferían los que estaban hechos con tocuyos cochabambinos. En este aspecto se seguirán poniendo a prueba hipótesis que comparto del equipo de investigación que integro donde se ve al Río de la Plata como un polo de atracción.

En cuanto a la producción de bizcocho, los avances presentados relacionados con el sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737), revelaron que la tarea estuvo mayoritariamente a cargo de mujeres. La participación femenina ¿seguirá siendo competitiva? ¿cuál será en este caso la estructura productiva?

Analizar el rol de las instituciones en la producción y comercialización del bizcocho, permitirá ver en funcionamiento el entramado a través del cual se hace efectiva la dominación y aproximarnos a las problemáticas generales asociadas. Están implicados el cabildo de Buenos Aires para asegurar el aprovisionamiento de trigo,

⁴⁸⁶ Las guías de aduana las estamos trabajando con el equipo de investigación en los proyectos de investigación en curso a través del sistema CaDO, creado para tal fin. Para poder analizar la puesta en práctica de este sistema y sus invaluables usos ver Jumar et al, 2009.

regulando la instalación de panaderías y la distribución del pan entre la población de menores recursos. También la Real Junta de Marina regula los precios del bizcocho.

Otra esfera que la producción y comercialización que el bizcocho dinamiza es el transporte terrestre y fluvial de la producción a los almacenes y de allí a los barcos-tropas. El seguimiento a lo largo de todo el período de la logística necesaria para que el bizcocho llegase a destino, ¿colaborará con el estudio de la integración o la desintegración de la región Río de la Plata? ¿Seguirá estando presente el bizcocho en todos los circuitos articulados desde el espacio rioplatense? Las redes de transporte evidenciadas hasta el momento ¿se habrán ampliado, se reestructuraron, se rompieron? ¿Habrá monopolización de los transportistas o heterogeneidad en las cantidades de viajes?

Por último, respecto a las problemáticas relacionadas al sistema de dominación existente y su crisis, ¿existiría alguna relación entre el desempeño económico de los actores observados y su comportamiento político? ¿Habrá una relativa autonomía de las ideas políticas respecto de las condiciones económicas de los actores? Hasta el momento, todo parece indicar que la Corona fue la mayor fuente de demanda de barcos y/o tropas, y que cuando otras demandas caían, ésta seguía firme. La Corona, con la generación de estas demandas, generó trabajo a toda esa amplia gama de proveedores, lo que puede haber ayudado también a crear fidelidad no sólo dentro del espacio rioplatense, sino del espacio americano y extra-americano, a la vez que estaba internalizando el sistema de dominación, dado que la subsistencia de estos sectores sociales medios y bajos, dependería de las demandas que la corona generase. Viéndolo así, todo esto me llevaría a pensar que los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo. Sin embargo, en lo investigado hasta el momento, las posturas políticas tomadas por diversos proveedores al momento de la revolución rioplatense fueron diferentes. En el caso de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, varios de ellos fueron defensores del poder real en Montevideo hasta último momento. No parece haber sido así del lado porteño, donde buena parte del *bajo pueblo* habría apoyado en gran medida a la elite en su esfuerzo revolucionario.⁴⁸⁷

Como espero que haya mostrado esta tesis y los caminos futuros de investigación que me impongo, la economía y la sociedad rioplatense son mucho más complejas de lo que estábamos acostumbrados a pensar.

⁴⁸⁷ Halperin Donghi, 1972; Di Meglio, 2001 y 2006.

Bibliografía citada

- AA.VV. 1920-1929. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. *Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810*, t. X, Buenos Aires: Peuser.
- Aguerre Core, Fernando. s/d. “*La independencia de América en la visión de los españoles retenidos en Montevideo (1817-1827)*”. *Orbis Incognitivus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*. Disponible en: <http://www.americanistas.es/biblo/textos/c12/c12-057.pdf>. Consultado por última vez agosto de 2012.
- Aguerre Core, Fernando. 2006. “Lealtad riqueza y autonomía en el Montevideo de las invasiones inglesas”. *Humanidades*, año VI, N° 1, diciembre de 2006, pág. 23 a 58. Disponible en: www.um.edu.uy/.../web_descarga_86_AGUERRE_Lealtad.pdf. Consultado por última vez junio de 2015.
- Alvarez, 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”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, pp. 1-67.
- Amaral, Samuel. 2011. “Las finanzas arcaicas: la atención del déficit en la Real Caja de Buenos Aires, 1789-1811”. *Investigaciones y Ensayos*, 60, 2011, pp. 381-436.
- Apolant, Juan Alejandro. 1966a. *Génesis de la familia uruguaya. Los habitantes de Montevideo en sus primeros 40 años. Filiaciones-Ascendencias-Entronques-descendencias*. Montevideo: Imprenta Letras.
- Apolant, Juan Alejandro. 1966b. *Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II*. Montevideo: Imprenta Letras, Separata de: *Boletín Histórico*, Estado Mayor del Ejército, # 104-105 y 106-107.
- Apolant, Juan Alejandro. 1968. *Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. VIII al X*. Montevideo: Imprenta Letras, Separata de: *Boletín Histórico*, Estado Mayor del Ejército, # 116-119.
- Archivo General de la Nación. 1925-1934. *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires, Serie II, Tomo VII.
- , Serie III, tomos IV y VIII, 1930.
- , Serie III, tomos X y XI, 1932.
- , Serie IV, t. II, 1932.
- Avellaneda, Mercedes y Lía Quarleri. 2007. “Las milicias guaraníes en el Paraguay y Río de la Plata: alcances y limitaciones (1649-1756)”, *Estudos Ibero-Americanos (PUCRS, Brasil)*, XXXIII, 1, junho, pp. 109-132.
- Barsky, Osvaldo y Jorge Gelman. 2001. *Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX*. Buenos Aires: Grijalbo Mondadori.
- Belloto, Manuel Lelo. 1971. *Correio Marítimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis (Brasil): Universidade de Assis.

- Bentancur, Arturo. 2004. "Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia", Silva, Hernán A. (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, pp. 427-448.
- Bentancur, Arturo. 1997. *El puerto colonial de Montevideo. Tomo I*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, Arturo. 1998. *El puerto colonial de Montevideo. Tomo II*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, Arturo. 1995. "La actividad corsaria montevidéana (1797-1814). Una empresa económica relevante", *V Jornadas Interescuelas de Departamentos de Historia*, Montevideo, septiembre.
- Bentancur, Arturo. 1996. "La provisión de servicios en el puerto colonial de Montevideo: alcances y limitaciones de una fuente local de riqueza", *Anuarios de Estudios Americanos*, vol. 53, N° 2, pp. 123-145.
- Besio Moreno, Nicolás. 1939. *Buenos Aires, Puerto del Río de la Plata, Capital de la Argentina: Estudio crítico de su población (1536-1936)*. Buenos Aires: Coni.
- Camarda, Maximiliano. 2013. Circulación ultramarina de navíos del Complejo Portuario Rioplatense (1779-1806). Anuario del Instituto de Historia Argentina, 13. En: <http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAN13a02>. [Consultado por última vez junio de 2015]
- Canabrava, Alice Piffer. [1944] 1984. *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*. 1ª ed. 1944. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia.
- Chaunu, Pierre. 1984. *Conquista y explotación de los nuevos mundos. Siglo XVI*. Barcelona: Labor.
- Cuesta, Martín. 2006. "El crecimiento de una economía colonial: el caso de Buenos Aires en el siglo XVIII", tesis doctoral en Historia, Universidad de Buenos Aires.
- Dedieu, Jean Pierre. 2010. "Grupos financieros al servicio del rey de España. Fines del siglo XVII-principios del XVIII". HALSHS-00444581, versión 1-7 January 2010. Disponible en http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/44/45/81/PDF/Entreprises_esp.pdf Consultado por última vez en julio de 2015.
- Di Meglio, Gabriel. 2001. "Un nuevo actor para un nuevo escenario. La participación política de la plebe urbana de Buenos Aires en la década de la revolución (1810-1820), en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie, núm. 24, 2do. semestre de 2001.
- . 2006. *¡Viva el bajo pueblo! La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la Revolución de Mayo y el rosismo*. Buenos Aires: Editorial Prometeo.
- Elias, Norbert. 1991. *¿Qu'est-ce que la sociologie?*. París: L'Aube.
- Fradkin, Raúl y Juan Carlos Garavaglia (editores). 2004. *En busca de un tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750-1865*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Garavaglia, Juan Carlos. 1989. "Ecosistemas y Tecnología Agraria: elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)", *Desarrollo Económico*, vol. XXVIII N° 112.

- Garavaglia, Juan Carlos. 1991. "El pan de cada día: el mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani"*, Tercera Serie, núm.4, 2do. Semestre, pp. 7-29.
- Garavaglia, Juan Carlos. 1993. "Los Labradores de San Isidro (Siglos XVIII-XIX)", *Desarrollo Económico*, vol. XXXII N° 128.
- Garavaglia, Juan Carlos. 1983. *Mercado interno y economía colonial (Tres siglos de historia de la yerba mate)*. México: Grijalbo.
- Garavaglia, Juan Carlos. 1999. *Pastores y labradores de Buenos Aires. Una historia agraria de la campaña bonaerense. 17000-1830*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Garavaglia, Juan Carlos y José Luis Moreno. 1993. *Población, sociedad, familia y migraciones en el espacio rioplatense. Siglos XVIII y XIX*. Buenos Aires: Cántaro.
- Garavaglia, Juan Carlos y Juan Marchena. 2005. *América Latina de los orígenes a la independencia*. 2 Vols. Barcelona: Crítica.
- García, Juan Agustín. 1986. *La ciudad indiana. Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Gelman, Jorge. 1985. "Cabildo y élite local: el caso de Buenos Aires en el siglo XVII", *HISLA*, Lima, 6-2, pp. 3-20.
- Gelman, Jorge. 2012. "La economía de Buenos Aires". En: Fradkin, Raúl O. (dir.). *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 2. De la conquista a la crisis de 1820*. Buenos Aires, Edhasa, pp. 85-121.
- Gelman, Jorge. 1987. "Economía natural-economía monetaria: los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII", *Anuario de Estudios Americanos*, 44, pp. 89-107.
- Gelman, Jorge. 1983. *Économie et Administration locale dans le Rio de la Plata du XVII^e siècle*. Tesis de doctorado, París: EHES.
- González Lebrero, Rodolfo. 2002. *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- González, Marcela. 1995. *Las milicias, origen y organizaciones durante la colonia*. Córdoba: Centro de Estudios Históricos.
- Halperin Donghi, Tulio. 1972. *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores.
- Ibarra, Antonio y Guillermina del Valle Pavón. 2007. "Redes sociales e instituciones: una nueva mirada sobre viejas incógnitas", *Historia Mexicana*, volumen LVI, número 3, enero-marzo.
- Jumar et all. 2009. "La circulación ultramarina revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783", en Mateo, José y Agustín Nieto (comp.) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Mar del Plata: Ediciones GESMar-UNMdP, páginas 21 a 34.
- Jumar, Fernando. [2006] 2008. "Colonia del Sacramento, la bibliografía y la creación de las memorias nacionales", en Mailhe, Alejandra y Emir Reitano (comp.). 2004, pp. 41-75.

- Jumar, Fernando. 2004. "Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778", en Silva, Hernán Asdrúbal (dir.). 2004, pp. 163-199.
- Jumar, Fernando. 2000 [2002]. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Villeneuve-d'Asq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion, 2 vols.
- Jumar, Fernando e Isabel Paredes. 2008. "El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777", *América Latina en la Historia Económica* (Instituto Mora, México), 29, enero-junio, pp. 33-99.
- Jumar Fernando, Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orlowski, Roberto Querzoli y María Emilia Sandrín, [2004] 2006 "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII", *Anuario del IEHS N° XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2006, pp. 235-254. Investigación presentada en las XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes, 13 al 15 de octubre de 2004.
- Jumar, Fernando y Nicolás Biangardi. 2013. "La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII", en *III Jornadas Interdisciplinarias de Investigaciones Regionales. Enfoques para la Historia, Siglos XVIII-XX*, Mendoza.
- Jumar, Fernando y Sandrín, María Emilia. 2015. "El gasto público como dinamizador de la economía local. Río de la Plata en la primera mitad del siglo XVIII". En: Sánchez Santiró (coord.) *El gasto público en los imperios ibéricos. Siglo XVIII*. México: Instituto Mora.
- Jumar Fernando. 2003. "Negocios en red. Los Basabilvaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII", *Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Salta.
- Jumar, Fernando; Zurdo, Alejandro. 2009. "Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil". *XII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Universidad Nacional del Comahue, 28 al 31 de octubre, http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.719/ev.719.pdf.
- Jumar, Fernando. 2012. "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen". En: Fradkin, Raúl (dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo II. Buenos Aires: Universidad Pedagógica de la Provincia de Buenos Aires / EDHASA, pp. 123-158.
- Levene Ricardo (dir. gral.). 1940. *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo IV, 2da. Sección. Buenos Aires: El Ateneo.
- López de Albornoz, Cristina. 2002. "Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)", *Andes*, 13.
- Mailhe, Alejandra y Emir Reitano (comp.). 2004. *Pensar Portugal. Reflexiones sobre el legado histórico y cultural del mundo luso en Sudamérica*. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Mallo, Silvia. 2004. *La sociedad rioplatense ante la justicia. La transición del siglo XVIII al XIX*. La Plata: Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Mallo, Silvia C. y Beatriz I. Moreyra (coord.). 2008. *Miradas sobre la historia social en la Argentina en los comienzos del siglo XXI*. Córdoba: Centro de Estudios

- Históricos, Prof. S. A, Segreti, La Plata: Centro de Estudios de Historia Americana Colonial.
- Mayo, Carlos (dir.). 2000. *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*. Buenos Aires: Biblos.
- Mayo, Carlos y Amalia Latrubesse. 1998. *Terratenientes, soldados y cautivos. La frontera, 1736-1815*. Buenos Aires: Biblos.
- Molina, Raúl. 2000. *Diccionario biográfico de Buenos Aires. 1580-1720*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- Monferini, Juan. 1940. "La historia militar durante los siglos XVII y XVIII", en Levene Ricardo (dir. gral.). 1940, pp. 203-310.
- Moraes, María Inés. 2012. "El paisaje agrario montevideano en la segunda mitad del siglo XVIII: una caracterización de sus sistemas agrícolas y ganaderos", en *Tercer Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE III)-XXIII Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Bariloche, 23 al 27 de octubre.
- . 2011a. *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños*, Tesis de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Complutense de Madrid.
- . 2011b. "La recaudación de los diezmos como fuente para el estudio de la economía agraria de Montevideo y Buenos Aires, 1760-1810", en *V Jornadas de Historia Económica de la Asociación Uruguaya de Historia Económica*, Montevideo, 23 al 25 de noviembre.
- Mörner Magnus. 1968. *Actividades políticas y económicas de los jesuitas en el Río de la Plata. La era de los Habsburgos*. Buenos Aires: Paidós.
- Moutoukias, Zacarías. [1983] 1988. *Contrabando y control colonial en el siglo XVIII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Moutoukias, Zacarías. 1992. "Redes, autoridad y negocios: racionalidad empresaria y consenso colonial en Buenos Aires (segunda mitad del siglo XVIII)", *Annales*, s/d. (traducción informal).
- Palomeque, Silvia. 2006. "Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el 'interior argentino', Chile y el Pacífico sur (1800-1810)." *Anuario IEHS*, 21, pp. 255-281.
- Perroux, François. 1950. "Les espaces économiques". En: *Économie Appliquée*, III, 1, janvier-mars 1950, pp. 225-242.
- Quarleri, Lía. 2009. *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata. Guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*. Buenos Aires : Fondo de Cultura Económica.
- Rivera Medina, Ana María. 2006. "El vino como producción, mercancía y moneda en el San Juan colonial", *Revista Universum*, Univ. de Talca, Chile, 21, 2, pp. 62-82.
- Saguier, Eduardo. *Un debate inconcluso en la América Latina (1600-2000)*, <http://www.er-saguier.org>. [En los diversos tomos de la obra se encuentran diversos trabajos del autor referidos al siglo XVIII, algunos derivados de su tesis de doctorado y otros no, publicados o no de modo independiente]. Consultado por última vez junio de 2015.

- Sala de Tournon, Lucía. 1968. El mostrador montevideano. Enciclopedia Uruguaya. Editores Reunidos y Editorial Arca, Uruguay. En: http://www.periodicas.edu.uy/Enciclopedia_uruguaya/pdfs/Enciclopedia_uruguay_a_08.pdf. Consultado por última vez agosto de 2012.
- Sandrín, María Emilia. [2007] 2008. “El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, en Mallo y Moreyra (coord.). 2004, pp. 573-585. Investigación presentada en las *I Jornadas Nacionales de Historia Social*, La Falda Córdoba 30 y 31 de mayo y 1 de junio.
- . 2014a. “La actividad económica de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, 1770-1810”, En *América Latina en la Historia Económica*, [on line]. 2014, vol. 21, n. 1, pp. 92-114. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532014000100004&lng=es&nrm=iso. ISSN 1405-2253.
- . 2011. *Bizcocheras, lancharos y demás... Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y bajos del complejo portuario rioplatense. 1735-1737*, Saarbrücken, Editorial Académica Española.
- . 2014b. “Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las Fragatas-correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador”. En *Naveg@merica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2014, N° 12. Disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>>. ISSN 1989-211X.
- . 2010. “La participación económica de los sectores sociales bajos en la economía del complejo portuario rioplatense, en el periodo 1778-1810 y sus posibles motivos de adhesión a la revolución”, *Revolución, Nación y Sectores Populares en 1810, 1910 y 2010*, Quilmes, 5 al 7 de mayo.
- . 2005. “Comerciantes y sociedad”, *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005.
- . 2013. “¿Quién amasa la masa? Los proveedores de comestibles en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737”. En *Andes* [online]. Vol.24, n.1. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-80902013000100008&lng=es&nrm=iso>. ISSN 1668-8090.
- Sesto, Carmen. 2012. . “El autoabastecimiento triguero: escasez y soberanía en el Río de la Plata, entre tardío colonial y formación de estados nación: un modelo teórico/metodológico de las tecnologías institucionales”, en *Tercer Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE III)-XXIII Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Bariloche, 23 al 27 de octubre.
- Silva, Hernán A. (dir.). 2004. *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- Silva, Hernán Adrúbal. 1984a. “Consideraciones sobre el comercio ilícito en el Río de la Plata”. En: *Cuadernos del Sur* (Universidad Nacional del Sur), Bahía Blanca (Argentina), 17, enero-diciembre, pp. 101-116.
- Silva, Hernán Asdrúbal. 1993. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España, (Estudios de Historia Económica, 23).

- Silva, Hernán Asdrúbal. 1984b. "Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial. En: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21, pp. 189-209.
- Silva, Hernán Asdrúbal. 1994. "La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba". En: *Anuario de Estudios Americanos*, LI-2, pp. 61-73.
- Silva, Hernán Asdrúbal (dir.). 1996 y 1999. *Navegación y comercio rioplatense*. 2 vols. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Silva, Hernán A. 1968. "El trigo en una ciudad colonial. Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII", *Investigaciones y Ensayos*, julio-diciembre.
- Socolow, Susan y Louisa Hoberman (comp.). 1992. *Ciudades y sociedad en Latinoamérica colonial*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Taruselli, Gabriel Darío. 2003. "Las expediciones a salinas: ciudad y campaña de Buenos Aires. Siglos XVII y XVIII", *IX Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia*, Córdoba, 24 al 26 de septiembre.
- Torre Revello, Jose. 1940. "La Colonia del Sacramento", en Levene Ricardo (dir. gral.). *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo III, Buenos Aires, El Ateneo, pp. 341-350.
- Torres Sánchez, Rafael. 2002. "Cuando las reglas del juego cambian. Mercados y privilegios en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII". *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, N° 20. Disponible en: http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/1414/1/RHM_20_19.pdf. Consultado por última vez agosto de 2012.
- Torres Sánchez, Rafael. 2003. "Las dificultades de ser financiero extranjero en la España de Carlos III". I Coloquio Internacional "Los Extranjeros en la España Moderna", Málaga 2003, Tomo II, pp. 771 - 780. ISBN: 84-688-2633-2. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=831364. Consultado por última vez en agosto de 2012.
- Torres Sanchez, Rafael. 2014. "Tejiendo una hacienda imperial: unir los manejos de la Real Hacienda de España y América en el reinado de Carlos III", en Michel Bertrand y Zacarías Moutoukias (eds.), *Changement institutionnel et fiscalité dans le monde hisoanique (1750-1850)*, Toulouse: Université de Toulouse.