

## Las fuentes fiscales para abordar el complejo social-laboral portuario rioplatense: los libros de carenas. 1767-1802

María Emilia Sandrín\*

### Resumen

*En el presente trabajo se busca mostrar cómo las fuentes fiscales permitieron abordar a 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). Estudiar a este sector social a través de fuentes fiscales permitió analizar cómo una porción del gasto público en determinados bienes y servicios pudo dinamizar la economía rioplatense y distribuir beneficios entre todos los sectores de la sociedad. Esta perspectiva permitió examinar a las personas que trabajaron en la satisfacción de las demandas y observar si lograron algún grado de prosperidad. Las fuentes para analizar a este sector social son registros contables de determinados acontecimientos testigos dentro del período 1680-1810: libros de carenas, libros de caja y balances generales de proveedores, cartas cuentas de la Caja de Buenos Aires e informaciones relevadas de bibliografía complementaria sobre esta temática en el período especificado. En este artículo se expondrá una de las fuentes usadas: el libro de carenas, su crítica y el modo de trabajarla.*

Palabras clave: fuentes fiscales - libro de carenas - sociedad rioplatense - siglo XVIII

### Abstract

*This paper aims to show how fiscal sources allowed to approach a social sector of the regional port labor market that lived from the provision of goods and services for the navigation of the real service and for the supply of the troops settled in the Río de la Plata Silver, or in transit to other destinations, in the long eighteenth century (1680-1810). Studying this social sector through fiscal sources allowed us to analyze how a portion of public expenditure on certain goods and services could boost the economy of Río de Janeiro and distribute benefits among all sectors of society. This perspective allowed to analyze the people who worked in the satisfaction of the demands and to see if they obtained some degree of prosperity. The sources for analyzing this social sector are accounting records of certain witness events within the period 1680-1810: carenas books, cash books and suppliers' balance sheets, letters from the Caja de Buenos Aires and information from complementary bibliography on this subject in the specified period.*

Key words: tax sources - book of carenas - society rioplatense - eighteenth century

Fecha de recepción: 08-07-2017  
Fecha de aceptación: 07-12-2017

---

\* Universidad Nacional de La Plata (UNLP), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).  
E-mail: mariaemiliasandrin@gmail.com

## Presentación

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, Paraná y Uruguay. Con fronteras difusas hacia el interior de las tierras, tenía un alto grado de autonomía para su vida interna y estaba atravesado por los conflictos entre las coronas española y portuguesa por el dominio de la región. Este espacio puede definirse en el siglo XVIII como acuático y térreo, articulado por un complejo portuario, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integraban hacia dentro. Tampoco es fácil de seguir el rastro de las que lo vinculaban con otros espacios económicos americanos y extra-americanos. La región contaba además con un complejo productivo de base agropecuaria y una muy activa área de servicios.<sup>1</sup>

La economía de la región Río de la Plata estaba 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 debe ponerse en movimiento para que se dé la concreción del hecho mercantil); c) las demandas de la Corona de bienes y/o servicios necesarios para proveer las tripulaciones de la navegación ultramarina, como para las tropas asentadas en la región o en tránsito hacia otros destinos. Estas demandas podían presentarse en forma aislada, de a un grupo por vez, alternarse entre barcos y/o tropas, o generarse ambas en simultáneo.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Fernando JUMAR, "El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778", *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, vol. 3, núm. 5, 2016, pp. 166-259. Esta definición sintetiza los aportes del equipo de investigación que integro hace varios años, bajo la dirección de Fernando Jumar en la UNLP, donde trabajamos en la indagación de la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820).

<sup>2</sup> Para ampliar el tema ver: Fernando JUMAR, Nicolás BIANGARDI, José BOZZO [et.al.], "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII", *Anuario del IEHS*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, núm. XXI, 2006, pp. 235-254; Fernando JUMAR, "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen", Raúl FRADKIN (dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires*, Tomo II, Buenos Aires, Universidad Pedagógica de la Provincia de Buenos Aires/EDHASA, 2012, pp. 123-158; Fernando JUMAR y Nicolás BIANGARDI, "La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII", Rodolfo RICHARD-JORBA y Marta BONAUDO (coord.), *Historia Regional: Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2016, pp. 75-91; María Emilia SANDRÍN, "El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII", Silvia MALLO y Beatriz MOREYRA (coord.), *Miradas sobre la historia social en la Argentina en los comienzos del siglo XXI*, Córdoba - La Plata, Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti" - Centro de Estudios de Historia Americana Colonial, 2008, pp. 573-585; *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, 2011; "Primera aproximación a los comerciantes y la sociedad rioplatense de fines del siglo XVIII", Fernando JUMAR y Josefina MALLO (comps.), *Raíces y Alas: estudios ofrecidos a la Profesora Silvia Mallo con motivo de su jubilación*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2012, pp. 337-352; "¿Quién amasa la masa? Los proveedores de comestibles en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737", *Andes*, vol. 24, núm. 1, 2013, disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1668-80902013000100008&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-80902013000100008&lng=es&nrm=iso); "La actividad económica de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, 1770-1810", *América Latina en la Historia Económica*, vol. 21, núm. 1, 2014, pp. 92-114, disponible en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-22532014000100004&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532014000100004&lng=es&nrm=iso); "Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las Fragatas-correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador", *Naveg@américa*, núm. 12, 2014, disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>.

Abordar de modo detallado y sistemático cada una de las demandas de barcos y/o tropas a lo largo de todo un siglo era una tarea casi irrealizable. 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 el 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, el 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.

Destaco que las fuentes -esencialmente económicas- permiten también analizar a la sociedad y a los sectores de la misma vinculados a la actividad portuaria. Me refiero a los registros contables de determinados acontecimientos testigos dentro del período 1680-1810: libros de carenas, libros de caja y balances generales de proveedores de barcos y/o tropas, cartas cuentas de la Caja de Buenos Aires e informaciones relevadas de bibliografía complementaria sobre esta temática en el período especificado. En este artículo se expondrá sólo una de las fuentes usadas para analizar las demandas de la navegación ultramarina (el libro de carenas de las fragatas-correo), su crítica y el modo de trabajarla, señalando que la misma metodología se usó para analizar el caso testigo de la otra demanda, es decir, los bienes y/o servicios necesarios para abastecer las tropas asentadas en el Río de la Plata o en tránsito hacia otros destinos.<sup>3</sup>

Las fuentes fiscales sirvieron no sólo para realizar un análisis económico, sino también para responder a un amplio espectro de preguntas en torno a las estrategias de subsistencia y formas de trabajo de diversos y variados segmentos sociales, intentando definirlos desde su actividad económica y laboral, en sus características y diferencias. Buscamos aquí mostrar cómo estas fuentes fiscales permitieron abordar su estudio desde el análisis 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). Estudiar a estos sectores sociales permitió incluso analizar cómo una porción del gasto público en determinados bienes y servicios pudo dinamizar la economía rioplatense y distribuir beneficios entre todos los sectores de la sociedad; posibilitó también analizar a las personas que trabajaron en la satisfacción de las demandas y observar si lograron algún grado de prosperidad.

Con respecto al sector social proveedor de bienes y/o servicios, se pensó en función de los actores involucrados dando respuestas a diversas preguntas: ¿eran proveedores especializados en un solo bien y/o servicio, o iban rotando sus provisiones?; ¿cuál era la periodicidad de sus abastecimientos?; ¿eran proveedores directos o eran “intermediarios” entre éstos y los destinatarios de los bienes

---

<sup>3</sup> Para observar la metodología usada en el análisis de las fuentes del abastecimiento a las tropas ver María Emilia SANDRÍN, *Bizcocheras...* cit.; “Análisis de las fuentes utilizadas y a utilizar para el estudio económico de los sectores sociales medios y/o bajos en el complejo portuario rioplatense. 1680-1810”, Marcelo WEISSEL (comp.), *Temas de patrimonio cultural 30: Argentina de Puertos. III*, Buenos Aires, Comisión para la Preservación del patrimonio Histórico-Cultural, Ministerio de Cultura-Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2013, pp. 37-56.

y/o servicios?; ¿qué incidencia económica tuvieron sus provisiones dentro de los gastos totales del acontecimiento testigo estudiado?, entre otras cuestiones.

## Las demandas que dinamizan la economía rioplatense

El complejo portuario rioplatense 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. 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.

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)<sup>4</sup> 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).<sup>5</sup>

Entre los servicios demandados se encuentran determinados oficios que se trabajan en forma unitaria, con ayudantes o en grupo y que evidencian diversos grados de especialización: calafates, estibadores/arrumadores, herreros, carpinteros, faroleros, caldereros, latoneros, estañadores, toneleros, armeros, albañiles, 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 estos bienes y/o servicios por parte de barcos y tropas fueron constantes a lo largo del período. Por el lado de las embarcaciones, la circulación ultramarina fue analizada por Jumar para el período 1608-1778,<sup>6</sup> y por Camarda, Silva y Bentancur para los años 1779 a 1810.<sup>7</sup> En relación al

<sup>4</sup> Archivo General de la Nación Argentina (en adelante AGN), IX-43-1-4, exp. 3. Domingo: 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. Lunes y martes: igual que el domingo, pero cambiando el tocino por 8 onzas de carne salada. Miércoles: igual que lunes y martes, pero cambiando la carne salada por 5 onzas de bacalao y agregando 1 onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre. Jueves: igual al domingo. Viernes: en todo como el miércoles. Sábado: 6 onzas de queso, ½ onza de aceite y 1/6 de cuartillo de vinagre. 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. También se evidenciaron demandas de ajos, cebollas, tomates, jamones, lechugas, jamones, pasas de uva e higo, repollos, perdices, huevos, entre otros comestibles.

<sup>5</sup> Barriles, botijas, ollas, armas, hachas, martillos, calderos, faroles, vestimenta, telas, maderas, piedras, hierro, cobre, clavos, cueros, hilos, leña, entre tantos otros.

<sup>6</sup> Fernando JUMAR, *Le commerce atlantique au Rio de la Plata, 1680-1778*, Villeneuve-d'Asq (Francia), Presses Universitaires du Septentrion, 2 vols, 2000 [2002].

<sup>7</sup> Maximiliano CAMARDA, “Circulación ultramarina de navíos del Complejo Portuario Rioplatense (1779-1806)”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, num. 13, 2013, pp. 1-19; Hernán Asdrúbal SILVA, “Consideraciones sobre el comercio

estímulo que la defensa de los territorios americanos pudo haber generado en el período 1680-1810 en la economía rioplatense, un sondeo de 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), más la bibliografía disponible centrada en la fiscalidad virreinal y la general para la región durante el Antiguo Régimen, muestran que lo anormal en Río de la Plata son los años en que la Caja de Buenos Aires no debe satisfacer de modo prioritario gastos militares. Hasta la expedición de Cevallos (1776-1777), la Caja es requerida constantemente por gastos relacionados con la presencia portuguesa en Colonia del Sacramento, de modo directo<sup>8</sup> o indirecto.<sup>9</sup> A ello se suman, desde mediados de los años 1760, importantes gastos destinados a explorar y ocupar (tenuemente) las costas patagónicas y las islas del Atlántico sur. Estos últimos gastos continuaron en tiempos del Virreinato del Río de la Plata a los que se sumaron los relacionados con la represión de las revueltas altoperuanas<sup>10</sup> y, por supuesto, de la invasión inglesa de 1806-1807. Antes y después de la creación del Virreinato del Río de la Plata también hay que considerar los gastos causados por los enfrentamientos con los indígenas independientes, en las fronteras pampeana, oriental y chaqueña.

---

ilícito en el Río de la Plata”, *Cuadernos del Sur*, num. 17, enero-diciembre 1984, pp. 101-116; *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, Banco de España, (Estudios de Historia Económica, 23), 1993; “Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, num. 21, 1984, pp. 189-209; “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 51, núm. 2, 1994, pp. 61-73; *Navegación y comercio rioplatense*, 2 vols, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1996-1999; Arturo BENTANCUR, “Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia”, Hernán A. SILVA (dir.), *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004, pp. 427-448; Arturo BENTANCUR, *El puerto colonial de Montevideo*. tomo I, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997; *El puerto colonial de Montevideo*. Tomo II, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1998; “La actividad corsaria montevideana (1797-1814). Una empresa económica relevante”, V *Jornadas Interescuelas de Departamentos de Historia*, Montevideo, septiembre 1995; “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, núm. 2, 1996, pp. 123-145.

<sup>8</sup> Como la expulsión de 1680, la de 1705, el sitio de 1735-1737; el mantenimiento de un campo de bloqueo terrestre desde 1737 en adelante; varias escuadras de navíos de guerra; la campaña de 1762-1763 que llegó hasta lo que hoy es Río Grande do Sul (Brasil); el mantenimiento de la tropa y navíos que llegaron con Cevallos, etc.

<sup>9</sup> Los crecidos gastos de las comisiones demarcadoras de límites de 1750-1760, de 1778, de 1801; los costos de la guerra contra los guaraníes que se resistieron a ser pasados al dominio portugués en virtud de un tratado de 1750; el mantenimiento de las corsarias y de las partidas terrestres que intentaban controlar el comercio ilegal; etc.

<sup>10</sup> Las de la década de 1780, pero también las de fines de la primera década del siglo XIX.

### **El análisis de las fuentes utilizadas para aproximarse a las demandas de las embarcaciones de la navegación ultramarina. Caso testigo: el carenado y calafateado de las fragatas-correo en Montevideo, 1767-1802**

La fuente base para analizar estas actividades económicas y los individuos que las llevaron a cabo es el “libro de carenas”<sup>11</sup> de las fragatas-correo que comenzaron a llegar al Río de la Plata en 1767.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup>

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 pudieron hallar los recibos individuales firmados por cada proveedor, como para poder hacer un entrecruzamiento de fuentes. Pero sí se encontró un balance general de la cantidad de viajes anuales y el importe que se pagó por permitir que esas embarcaciones siguieran en “condiciones marinerías”. Los mismos fueron cruzados con el día a día de los pagos realizados a cada proveedor, registrándose el mismo importe general de gastos.

Esta fuente podría usarse para ver la capacidad del estado monárquico para conseguir ingresos fiscales, o ver las políticas públicas, ver en qué se gasta, cómo se gasta; pero en esta oportunidad fue usada, como se especificó anteriormente, para abordar al 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. Esta fuente permitió llegar a las personas, rescatar a los sujetos, tener el valor de la generalidad, pero también la certeza que brindan la infinidad de datos aportados, la riqueza de la cuantificación. Se hicieron análisis cuantitativos de intervenciones de los sujetos en diversos actos económicos, pero también análisis cualitativos tratando de detallar, desagregar las actividades económicas evidenciadas y la ubicación social de cada actor.

<sup>11</sup> 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](http://www.rae.es)). Aparentemente, se extendió la idea hasta abarcar todas las reparaciones y servicios necesarios para mantener a los barcos en “condiciones marinerías”, como se solía decir.

<sup>12</sup> AGN, XIII-15-6-2.

<sup>13</sup> Para una presentación general de las fragatas-correo y su importancia en el tráfico ultramarino rioplatense, ver: Fernando JUMAR, *Le commerce...* cit.; Luis Alonso ÁLVAREZ, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, Xunta de Galicia - Consellería da Presidencia, 1986; Manuel Lelo BELLOTO, *Correio Marítimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, Assis, Universidade de Assis, 1971.

Se debe recordar que estos trabajos persiguen 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.

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, 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.

Primeramente, usando el libro de carenas, y aprovechando el día a día de todos los pagos detallados por el Tesorero, se armó una base de datos con todos los bienes y servicios brindados por cada uno de los proveedores (91 bienes y/o servicios en total). En esa base de datos se especificó toda la información necesaria para el futuro análisis. En el caso de los bienes, se identificaron: día, mes y año del pago; del proveedor: apellido y nombre, el lugar de residencia, si tenía un cargo; del producto: la cantidad de contenedores (si es que estaba este dato), el precio de este último en pesos y en reales, las unidades de medida del producto (unidad, fanegas, quintales, arrobas, libras, onzas), el precio en pesos y en reales; el uso del mismo; el importe total; y demás datos que la fuente brindara.

Si lo brindado era un servicio, se especificó: día, mes y año del pago; del proveedor: apellido y nombre, el cargo que ocupaba, el lugar de residencia; del servicio: la tarea propiamente dicha, el pago en pesos y en reales recibido por ésta, marcando si era diario, mensual (en este caso se aclaraba el mes de pago) o anual; con respecto a los viajes (ya sea de lanchas, chasquis, carretas o demás) se especificaba el recorrido; en los casos de adelantos de dineros o socorros se reconocía también el motivo de los mismos, o para qué iban a ser destinados; el importe total; y demás datos que la fuente brindara para poder analizar la sociedad y la economía del momento.

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 pesos,<sup>14</sup> correspondientes a los 166 viajes identificados por 30 fragatas-correo (ver Tabla 1).

---

<sup>14</sup> Para ser precisos, esta cifra equivaldría a 103.364 pesos, 1 real, 17 maravedíes. En este trabajo la unidad monetaria es pesos de 8 (ocho) reales. 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:  $n,00 \text{ pesos} = [x \text{ pesos} + (y \text{ reales}/8) + z \text{ maravedís}/272]$ .

Tabla 1

Carenado fragatas-correo, 1767-1802. Gastos totales.

Distribución por año y cantidad de embarcaciones mantenidas

<b>Año</b>	<b>Cantidad de viajes</b>	<b>Monto total carena</b>
Total 1768	2	547,50
Total 1769	5	2875,75
Total 1770	4	3457,50
Total 1771	4	3215,50
Total 1772	6	4448,25
Total 1773	6	2073,12
Total 1774	6	2895,00
Total 1775	6	3084,25
Total 1776	7	9179,88
Total 1777	6	3000,50
Total 1778	6	3906,81
Total 1779	6	4332,50
Total 1780	3	3127,75
Total 1781	4	2741,69
Total 1782	2	1995,44
Total 1783	2	1115,56
Total 1784	7	2415,63
Total 1785	6	3689,81
Total 1786	7	4376,44
Total 1787	6	4133,06
Total 1788	6	2905,75
Total 1789	7	2902,00
Total 1790	5	2408,63
Total 1791	6	3067,75
Total 1792	5	1925,19
Total 1793	7	4939,94
Total 1794	5	2380,06
Total 1795	3	974,75
Total 1796	7	6170,81
Total 1797	3	1918,88
Total 1798	1	624,38
Total 1799	4	3313,31
Total 1800	3	1493,63
Total 1801	1	244,69
Total 1802	2	1481,50
<b>Total general</b>	<b>166</b>	<b>103363,18</b>

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

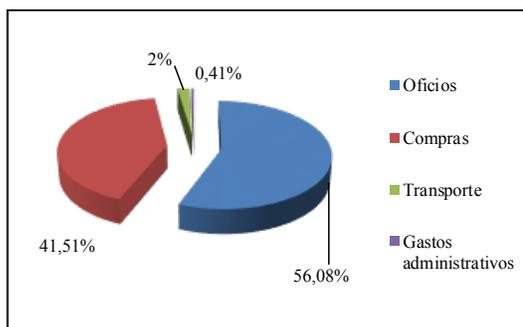
A su vez, para un mejor análisis de los gastos ocasionados por el carenado y calafateado de las fragatas-correo, se dividió a los mismos en categorías de acuerdo al servicio y/o producto que proveían (ver Tabla 2). Se pudo establecer que hay proveedores de “Oficios”, de “Transporte”, de “Gastos administrativos” y de “Compras”. Como se observa en la Tabla 2, se analizó dentro de cada categoría la plata que en ella se gastó y el porcentaje que esto representaba sobre el valor total de lo gastado en todas las carenas.

Tabla 2  
Carenado fragatas-correo, 1767-1802. 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
<b>Total Carenas</b>	<b>103.363,18</b>	<b>100,00</b>	<b>87,06</b>	<b>7,23</b>	<b>5,71</b>

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

Gráfico 1  
Carenado fragatas-correo (1767-1802).  
Gastos totales. Distribución por categorías

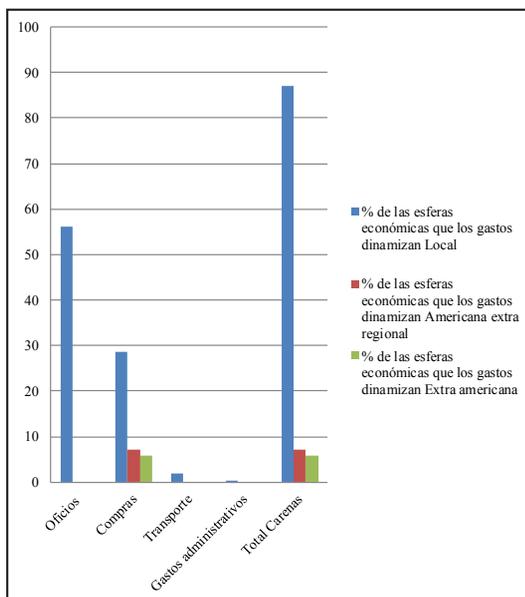


Fuente: Tabla 2.

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 (ver Gráfico 2).

Gráfico 2  
Carenado fragatas-correo (1767-1802).  
Gastos Totales. Esferas económicas dinamizadas



Fuente: Tabla 2.

Luego, se procedió a dividir cada categoría en sub categorías: *Oficios* quedó conformada por “Calafates”, “Estibadores/arrumadores”, “Herreros”, “Carpinteros”, “Faroleros/caldereros/latoneros/estañadores”, “Toneleros”, “Albañiles” y “Oficios varios”; la categoría *Compras* estaba integrada por “Elementos de la carena propiamente dicha” y “Elementos complementarios a la carena”; la categoría *Transporte* la componían “Fletes de lancha”, “Carretero”, “Carretillero”, “Mandadero”, y “Uso de bueyes”; por último, la categoría *Gastos Administrativos* estaba formada por “Conducción de desertores”, “Costas a funcionarios”, “Impuesto ramo de guerra” y “Apoderados”. Al igual que en las categorías, se analizó dentro de cada una de estas sub categorías qué porcentaje de productos y/o servicios eran dinamizadores de las distintas esferas productivas: local, americana extra regional y extra americana, a la vez que se pudo establecer el porcentaje que cada una de estas sub categorías representaban en el total de gastos de la categoría y el porcentaje que representaba cada subcategoría sobre el valor total de la carena. Además, se realizaron los cuadros y gráficos respectivos.

Tabla 3

Carenado fragatas-correo, 1767-1802. Oficios. 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	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
			Local	Americana extra regional	Extra americana
calafates	24.488,25	42,25	42,25	0,00	0,00
estibadores/ arrumadores	10.683,93	18,43	18,43	0,00	0,00
herreros	8.080,45	13,94	13,94	0,00	0,00
carpinteros	7.822,62	13,49	13,49	0,00	0,00
faroleros/ caldereros/ latoneros/ estañadores	4.111,37	7,09	7,09	0,00	0,00
toneleros	1.959,37	3,38	3,38	0,00	0,00
albañiles	432,50	0,75	0,75	0,00	0,00
oficios varios	388,00	0,67	0,67	0,00	0,00
<b>Totales</b>	<b>57.966,49</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

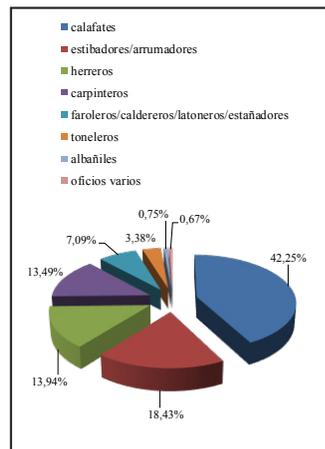
Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

La información presente en la Tabla 3 se encuentra desagregada en los gráficos 3, 4 y 5.

Gráfico 3

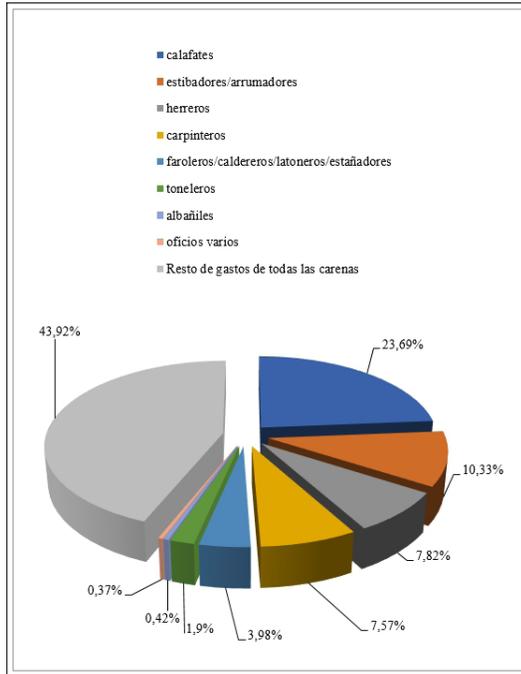
Carenado fragatas-correo (1767-1802).

Oficios. Distribución en sub categorías



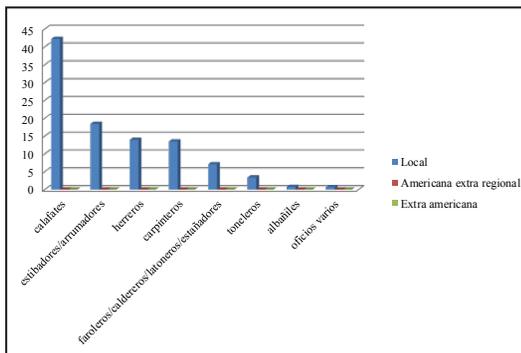
Fuente: Tabla 3.

Gráfico 4  
Carenado fragatas-correo. Oficios. Proporción del impacto de cada sub categoría en los gastos totales del carenado



Fuente: Tabla 3.

Gráfico 5  
Carenado fragatas-correo (1767-1802). Oficios. Distribución de los gastos por esferas económicas dinamizadas en proporción a los gastos totales del carenado



Fuente: Tabla 3.

La distribución de la información en la Tabla 3 y los gráficos 3 y 4 permitió, por ejemplo, analizando la participación de algunas actividades en el monto total de las carenas, ver que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones diversas. Aquí pudo observarse cómo 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.

Para comenzar el análisis de los proveedores individualmente, se los estudió dentro de cada categoría, distribuidos por la cantidad de bienes y/o servicios provistos y el peso económico de sus provisiones. Para ello se utilizaron listas depuradas de todos los proveedores de cada categoría y se confeccionaron los cuadros respectivos para un mejor análisis.

Tabla 4  
Carenado fragatas-correo, 1767-1802. Oficios.  
Ejemplo parcial de la lista de proveedores de sub categoría Herreros

día	mes	año	apellido	nombre	cargo	barco	rubro	tarea	producto	días trabajados	pesos x día/ mes	reales mrv	cantidad	contenedores qq	@	II	varas	pulgadas	botijas	total pesos	reales	mrv	pesos red
		1776	Embil	Juan Angel			herreros	componer pernos, estabones, sunchos...												27,875			27,88
		1776	Embil	Juan Angel			herreros	componer pernos, estabones, sunchos...												6			6,00
		1776	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												183,625			183,63
		1776	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												15			15,00
		1777	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												15,625			15,63
		1777	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												9			9,00
		1778	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												6			6,00
		1778	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												7,75			7,75
		1778	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												106,88			106,88
		1778	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												16			16,00
		1779	Chopitea	Joaquín			herreros	por varias obras												50,75			50,75
		1779	Embil	Juan Angel			herreros	componer fierros												10,875			10,88
		1779	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												324			324,00
		1779	Embil	Juan Angel			herreros	componer cadenas, pernos, abrazaderas...												320,875			320,88
		1780	Embil	Juan Angel			herreros	componer cadenas, pernos, abrazaderas...												371,75			371,75
		1780	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												64,5			64,50
		1780	Embil	Juan Angel			herreros	por varias obras												35,625			35,63
		1781	Chopitea	Joaquín			herreros	componer herrajes												130			130,00
		1781	Chopitea	Joaquín			herreros	componer herrajes												26			26,00
		1781	Iriarte	Manuel			herreros	componer herrajes												32,88			32,88
		1781	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												227			227,00
		1781	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												47,75			47,75
		1782	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												157,875			157,88
		1782	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												173,875			173,88
		1783	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												90,75			90,75
		1783	Osinaga	Juan Bautista			herreros	hacer pernos, argollas, llaves												2,5			2,50
		1783	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												21,75			21,75
		1783	Zuñiategui	Francisco			herreros	componer herrajes												2,5			2,50
		1784	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												13,5			13,50
		1784	Osinaga	Juan Bautista			herreros	componer herrajes												60			60,00

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

Ejemplo del cuadro donde se especifican los proveedores de la categoría Oficios, sub categoría Herreros y su participación económica en el carenado de las fragatas-correo.

Tabla 5  
Carenado fragatas-correo, 1767-1802.  
Oficios. Participación de herreros en la distribución del total del valor de las carenas

Año	Valor total carenas	Total herrería	% herrerías/total carena	Zufriategui	% Zufriateguis/ total herrería	Embil	% Embils/ total herrería	Osinaga	% Osinagas/ total herrería
1768	547,5								
1769	2.875,75	24	0,83%	24	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	5090,5	9,34%					4.743,25	93,18%
<b>Total</b>	<b>103.363,19</b>	<b>8080,45</b>	<b>7,82%</b>						

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

Una vez analizados los proveedores por grupo (observando la cantidad de bienes y/o servicios por ellos provistos, estableciendo si había o no especialización; si había o no relación entre los productos y/o servicios abastecidos; la cantidad de proveedores involucrados en la satisfacción de esas demandas; la cantidad de dinero que cada grupo abastecedor representaba, entre otros datos), se procedió a cruzar la información obtenida con censos, padrones, fuentes judiciales y la base de datos de los abastecedores identificados en los registros de navíos del mismo período de las fragatas-correo.

De esta manera, por ejemplo, siguiendo con el análisis de los proveedores de Oficios, sub categoría Herreros y usando los datos del cuadro 3, se pudo establecer que estos trabajadores representaban 7,82% del gasto total de la carena. Ellos se encargaron de reparar o reemplazar piezas metálicas. Entre sus tareas figuraban: 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 nunca se omiten en el libro de carenas 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 son sólo 6 individuos los que realizan esta tarea a lo largo de los 33 años en que se necesitaron trabajos de herrería para las carenas.

Analizando datos de la Tabla 5, se observa que 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.”<sup>15</sup> 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”, 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.<sup>16</sup>

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.<sup>17</sup> Este último es uno de los tantos carpinteros identificados en los trabajos del carenado y calafateado que, si bien tuvo pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto, éstas fueron también muy redituables. 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 1771.<sup>18</sup> Esto está en consonancia con los análisis realizados por Johnson, quien sostiene que los oficios relacionados con la actividad portuaria a lo largo de la época colonial fueron los mejores pagos de la ciudad.<sup>19</sup>

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

<sup>15</sup> Juan Alejandro APOLANT, *Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II*, Montevideo, Imprenta Letras, Separata de Boletín Histórico, Estado Mayor del Ejército, núms. 104-105 y 106-107, año 1966, p. 88.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 83.

<sup>18</sup> Según datos que ha proporcionado Osvaldo Otero, el alquiler de un cuarto en Buenos Aires en 1773 oscilaba entre 6 y 8 reales por mes. Osvaldo OTERO, *La vivienda porteña en el período virreinal: Materiales, uso, función, valor simbólico*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, Tesis de doctorado, 2005, disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.182/te.182.pdf>.

<sup>19</sup> Johnson asegura que “un oficial calafateador que trabajaba 245 días en 1787, por ejemplo, ganaba más que un doctor en Derecho Canónico empleado por el Capítulo Catedral de Buenos Aires y más que la mayoría de los funcionarios empleados por el Tesoro Real”. Lyman L. JOHNSON, *Los talleres de la revolución. La Buenos Aires plebeya y el mundo del Atlántico, 1776-1810*, Buenos Aires, Prometeo Libros, 2013, p. 292.

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 Aires.<sup>20</sup>

Esta metodología de trabajo se usó para los proveedores de cada una de las categorías, tanto para el análisis de los proveedores de bienes como para los proveedores de servicios. Una vez analizados los proveedores por grupo (observando la cantidad de bienes por ellos provistos, estableciendo si había o no monopolización del negocio, la cantidad de proveedores involucrados en la satisfacción de esas demandas, la cantidad de dinero que cada grupo abastecedor representaba, si sólo abastecían un bien y/o servicio o proveían varios, entre otros datos), al igual que para el resto de los proveedores, se procedió a cruzar la información obtenida con censos, padrones, fuentes judiciales, diccionarios biográficos, registros parroquiales y la base de datos de los abastecedores identificados en los registros de navíos. Esta metodología permitió ilustrar lo más detalladamente posible el mundo de los proveedores del carenado de las fragatas-correo y analizar el mercado de trabajo portuario regional.

### **Consideraciones finales**

Las fuentes presentadas permitieron un acercamiento al 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).

A través del análisis y del trabajo del libro de carenas de las fragatas-correo de Montevideo se pudo llegar a individualizar, en la mayoría de los casos, a las personas que estaban detrás de cada uno de los aprovisionamientos de bienes y/o servicios necesarios para que estas embarcaciones estuvieran en condiciones maríneas. Esto permitió darles un nombre y un detalle a los individuos que realizaban determinado servicio y conocer también del mismo: quiénes eran los actores que los llevaban adelante, con quién vivían, si había relaciones familiares entre los trabajadores, qué oficios había en la región rioplatense de ese momento, cuánto les pagaban, qué representaba este valor en ese tiempo, qué insumos necesitaban para realizar sus tareas, de dónde venían los mismos, entre tantos datos que las fuentes brindaron.

De esta manera, se pudo conocer a una gran cantidad de actores sociales cumpliendo las tareas de aprovisionamiento, formando un grupo diferenciado de individuos interconectados entre sí, integrados por distintos tipos de trabajadores que configuran en sí mismos equipos de trabajo donde se interrelacionan. Pudiendo ver desde los grandes comerciantes ricos a los sectores medios y bajos, todo en un solo conjunto.

A través de esta fuente se pudo apreciar a una sociedad compleja, en movimiento e interrelación entre sus más diversos sectores que vivían del puerto y el aprovisionamiento de barcos y tropas, sectores sociales que no aparecen regularmente en las fuentes.

---

<sup>20</sup> Juan Alejandro APOLANT, *Padrones olvidados de Montevideo...* cit., p. 83.

Se pudo establecer que 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) 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).

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.

A lo largo del tiempo, las demandas de bienes y/o servicios por parte de barcos y tropas fueron constantes, tanto por el creciente número de embarcaciones de la circulación ultramarina, como de expediciones en defensa de los territorios americanos, lo que evidenció trabajo constante para los individuos involucrados en la satisfacción de las demandas enumeradas. En el caso de que una decayera, el mismo sector proveedor seguía abasteciendo el mismo bien y/o servicio a la demanda alternativa.

Sus trabajos tuvieron una buena rentabilidad. Hay que recordar que ningún individuo ocupado en tareas vinculadas al puerto, a la construcción o 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 este artículo cobraban.<sup>21</sup> La rentabilidad también era buena en comparación con los sectores populares de Europa en el mismo período, para los cuales la bibliografía existente detalla hambrunas y terribles padecimientos. 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. No está de más recordar el ejemplo del herrero que con unos pocos trabajos cubría el alquiler de una destacada casa del momento, o del 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 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. Esto también ayudó a crear un mercado de trabajo portuario regional cada vez más especializado y variado. Mercado de trabajo que sigue reafirmando la unidad de la región rioplatense, donde el Río de la Plata no fue una frontera sino un espacio más de intercambio entre

---

<sup>21</sup> Silvia MALLO, *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, 2004.

pobladores de uno y otro margen, ya que los trabajos eran realizados indistintamente en Buenos Aires o en Montevideo y había continuos traslados de 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).

También, al analizar el seguimiento del origen económico de diversos insumos o servicios, la fuente permitió ver las distintas esferas económicas que la demanda de barcos fue generando. 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 fue convirtiendo en una fuente de estímulo para producciones regionales que allí encontraron mercado.

El trabajo con las fuentes fiscales detallado en el presente artículo permitió, además, ver cómo la Corona, a través de los gastos que generaba el funcionamiento del aparato burocrático-militar, no fue solamente un agente explotador, sino también un generador de recursos, un dinamizador 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.<sup>22</sup>

Si bien los resultados alcanzados con esta fuente en particular 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 este artículo.

---

<sup>22</sup> Ver Samuel AMARAL, "Las finanzas arcaicas: la atención del déficit en la Real Caja de Buenos Aires, 1789-1811", *Investigaciones y Ensayos*, núm. 60, 2011, pp. 381-436; Fernando JUMAR y María Emilia SANDRÍN, "El gasto público como dinamizador de la economía local. Río de la Plata en la primera mitad del siglo XVIII"; Ernest SÁNCHEZ SANTIRÓ (coord.), *El gasto público en los imperios ibéricos. Siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2015, pp. 205-272.