

Trabajos y Comunicaciones, 2da. Época, N° 48, e071, julio-diciembre 2018. ISSN 2346-8971
Universidad Nacional de La Plata.
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
Departamento de Historia

La región Río de la Plata como articuladora de demandas que dinamizaron su economía en el largo siglo XVIII (1680-1810)

María Emilia Sandrín *

* IdIHCS – Universidad Nacional de La Plata / CONICET,
Argentina
mariaemiliasandrín@gmail.com

Cita sugerida: Sandrín, M. E. (2018). La región Río de la Plata como articuladora de demandas que dinamizaron su economía en el largo siglo XVIII (1680-1810). *Trabajos y Comunicaciones* (48), e071. <https://doi.org/10.24215/23468971e071>

Recibido: 22 de marzo de 2018 | Aceptado: 4 de mayo de 2018 | Publicado: 27 de julio de 2018



Esta obra está bajo licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_AR

La región Río de la Plata como articuladora de demandas que dinamizaron su economía en el largo siglo XVIII (1680-1810)

The Rio de la Plata region as an articulator of demands that stimulated its economy in the long eighteenth century (1680-1810)

María Emilia Sandrín

IdIHCS – Universidad Nacional de La Plata /CONICET,

Argentina

mariaemiliasandrín@gmail.com

RESUMEN:

Se propone analizar la capacidad de la región Río de la Plata para poder articular una amplia provisión de bienes y servicios a la navegación y a las tropas estables y/o en tránsito hacia otros destinos. Se expondrán diversas actividades económicas que se ponían en marcha para satisfacer ambas demandas de la Corona en el Río de la Plata durante el siglo XVIII. El estudio de las demandas tanto de barcos como de tropas es una forma más de analizar la capacidad de movilización de recursos por parte de la Corona y los poderes locales, ver de esa manera el papel dinamizador que tuvo la Corona en la economía local; el rol de articulador del espacio rioplatense, generando complejos acuerdos para poder satisfacer las diversas demandas.

PALABRAS CLAVE: Río de la Plata; Articulador; Demandas; Siglo XVIII.

ABSTRACT:

It is proposed to analyze the capacity of the Rio de la Plata region to articulate a wide provision of goods and services for navigation and stable troops and / or in transit to other destinations. Various economic activities will be exhibited that were set in motion to satisfy both demands of the Crown in the Río de la Plata during the 18th century. The study of the demands of both ships and troops is another way of analyzing the capacity of resource mobilization by the Crown and local powers, to see in this way the revitalizing role that the Crown had in the local economy; the role of articulator of the River Plate space, generating complex agreements to be able to satisfy the diverse demands.

KEYWORDS: Río de la Plata region; Articulator; Demands; 18th century.

INTRODUCCIÓN

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 límites difusos 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; también estaba vinculado con otros espacios económicos americanos y extra-americanos (Jumar, 2016).

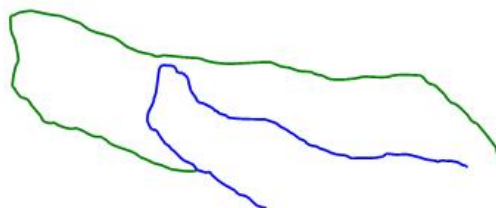
La región contaba además con un complejo productivo de base agropecuaria y una muy activa área de servicios, estimulados por el comercio y la Corona. El mundo de la producción, más allá de las necesidades de la población fija, generaba excedentes destinados a satisfacer las de la población flotante, tanto en sus estadías como en sus viajes de regreso o de continuación hacia el Mar del Sur, lo que a su vez estimulaba diversas ramas de actividad relacionadas con la producción, conservación, empaque y acarreo de alimentos procesados. Asimismo, la región producía mulas y bovinos en pie con destino en los mercados interiores americanos, así como derivados bovinos para ultramar. En cuanto a los servicios, este espacio proveía 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 de 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 y también extra americanas (Jumar, 2016). Ello, asociado a los flujos mercantiles y decisiones políticas, convirtió progresivamente a 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 presente en la Figura 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 (Jumar et al., 2009) y dentro de ellas, los bienes que en función de criterios inspirados de Perroux (1950) pueden ayudar a delimitar un espacio económico homogéneo.

Figura 1.

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



Fuente: Jumar & Biangardi (2014: 15)

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 los límites 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 (Jumar & Biangardi, 2014).

La región Río de la Plata brindó una amplia serie de servicios a la navegación y a las tropas estables y/o en tránsito hacia otros destinos. En este trabajo 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. Ambas ofrecen una nueva puerta de acceso al conocimiento de la sociedad rioplatense, la posibilidad de enriquecer preguntas existentes en torno a sus características, y permiten apreciar la función del espacio rioplatense como articulador de demandas desde y hacia espacios americanos regionales y extra americanos.

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.

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 (Jumar, 2000 [2002]: 850-873).¹ Zacarías Moutoukias ([1983] 1988:128) 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. 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 (Jumar 2000 [2002]: 237-238). La navegación inglesa está presente mediante 55 embarcaciones pertenecientes o fletadas por la South Sea Company entre 1715 y 1738 (Jumar 2000 [2002]: 382-392). Hasta aquí datos seguros que en algunos casos deben ser tomados como mínimos.²

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 (Jumar 2000 [2002]: 213-228, 291-373).³

Tabla 1.

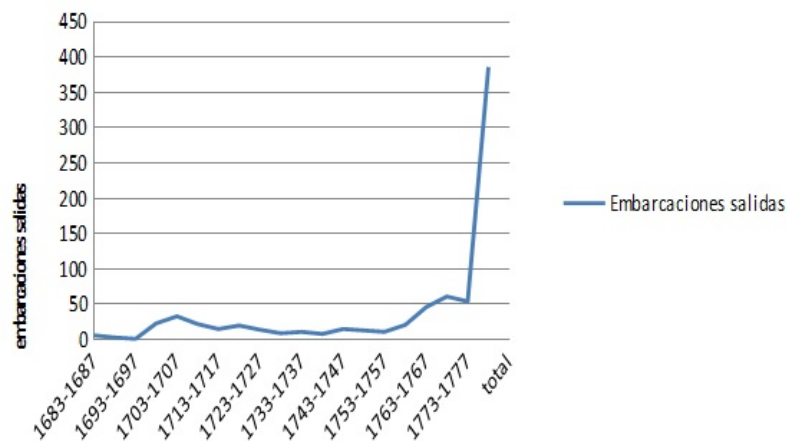
Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1683 y 1778, según datos de Jumar

| 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).

FIGURA 2

Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1683-1778, según datos de Jumar



Fuente: Tabla 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 Moutoukias ([1983] 1988) ⁴, 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 (2000 [2002]) para el período 1680-1778. 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 (2013) 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.

Tabla 2.

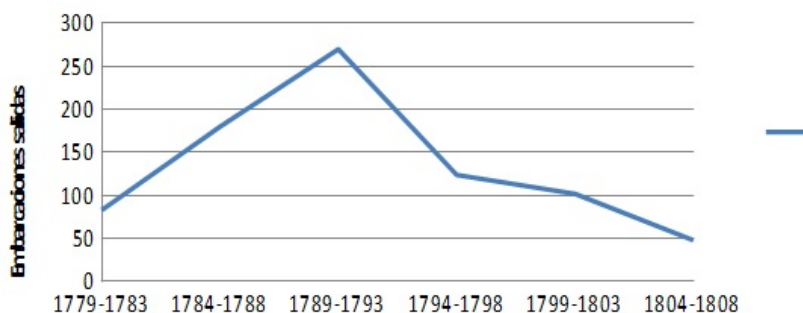
Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1806, según datos de Camarda

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

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Camarda (2013)

FIGURA 3

Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779-1806, según datos de Camarda



Fuente: tabla 2

Silva (1984a, 1984b, 1993, 1994, 1996-1999) también aporta datos sobre el movimiento naviero entre 1778 y 1810 en aguas rioplatenses. 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, hubo un importante movimiento naviero con diversos puertos del Brasil, Lima, costa patagónica e Islas Malvinas.

Tabla 3

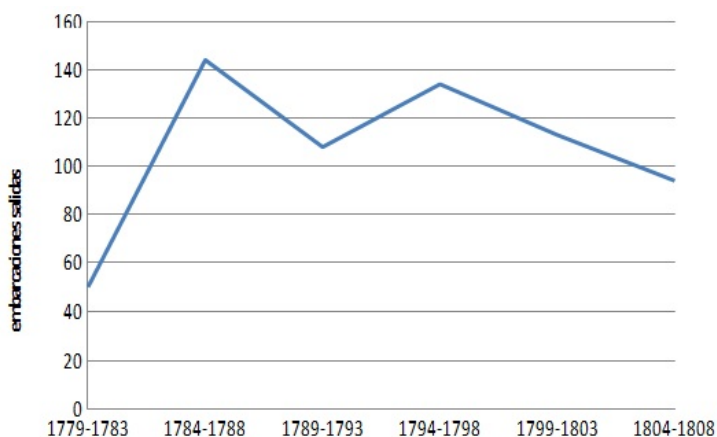
Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779 y 1808, según datos de Silva

| Período | Embarcaciones salidas |
|----------------------|-----------------------|
| 1779-1783 | 50 |
| 1784-1788 | 144 |
| 1789-1793 | 108 |
| 1794-1798 | 134 |
| 1799-1803 | 113 |
| 1804-1808 | 94 |
| 1809-1810 | |
| Total general | 643 |

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

FIGURA 4

Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1779-1808, según datos de Silva



Fuente: Tabla 3

Un último aporte al movimiento naviero en el complejo portuario rioplatense lo proporciona Bentancur (1995, 1996, 1997, 1998, 2004), pero este autor sólo se dedica al análisis del puerto de Montevideo. 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.

Tabla 4.

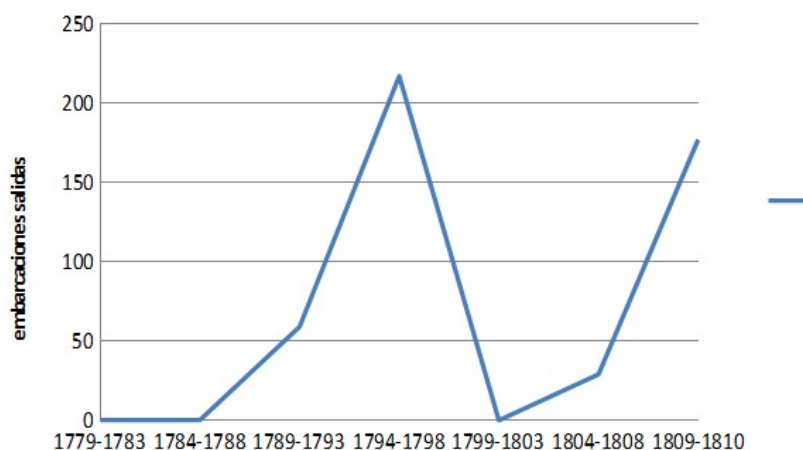
Navegación ultramarina salida por el complejo portuario rioplatense entre 1789-1810, según datos de Bentancur

| Período | Embarcaciones salidas |
|----------------------|-----------------------|
| 1779-1783 | 0 |
| 1784-1788 | 0 |
| 1789-1793 | 59 |
| 1794-1798 | 217 |
| 1799-1803 | 0 |
| 1804-1808 | 29 |
| 1809-1810 | 177 |
| Total general | 482 |

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

FIGURA 5

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



Fuente: tabla 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.

El 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” (AGN, 1925-1934: 324).⁵

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 creciendo en importancia desde mediados del siglo XVIII: la presencia cada vez mayor de naves en el estuario del Plata; ésa presencia creciente de naves mercantes dio como resultado un aumento de la producción de «minestras» y de cereales panificables en función de los ranchos de los navíos (...)" (Garavaglia, 1991:16 y 25).

La integración del complejo portuario rioplatense entre 1778- 1810 fue fuerte, en palabras de Bentancur (1997: 173), Montevideo era el puerto de Buenos Aires pero, por más que los barcos estuviesen en Montevideo⁶, 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" (1946:53, apud Bentancur, 2004).

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

"Necesitando 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 nezesaria para su consumo en todo el presente año con inclusion de las que podrán nezesitarse para rancho de las embarcaciones de Armadillas y demás de Comercio existentes en Montevideo" (AGN, 1925-1934: 212)⁷

Otro ejemplo lo brinda Silva (1993:62), 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..."⁸. Por su parte Bentancur (1997:199), 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.

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, comerciantes y hacendados, interesados directamente en el tráfico, a la vez que la población sintió los efectos derivados de la paralización..." (Silva, 1993:93).

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.

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

En relación con el estímulo que la defensa de los territorios americanos pudo haber generado en el período 1680-1810 en la economía rioplatense, 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 (Monferini, en Levene, 1940). 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.⁹ 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 (Monferini, en Levene, 1940). Entre el 1 de octubre de 1735 y el 15 de marzo de 1737 se impone el sitio a Colonia del Sacramento (Monferini, en Levene 1940; Torre Revello, en Levene 1940; Jumar, en Silva 2004, donde hubo que abastecer de bienes comestibles, no comestibles y servicios, a un total de alrededor de 6.000 individuos destinados al conflicto bélico (Monferini, en Levene 1940; Avellaneda & Quarleri, 2007; Mörner, 1968). 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.

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 (Mayo y Latrubesse, 1998).

Al año siguiente se desata la guerra guaranítica, 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 (Monferini, en Levene, 1940; Quarleri, 2009).

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 (Monferini, en Levene, 1940).

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 (Bentancur, 1996). 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 (Monferini, en Levene, 1940). Con una dotación primitiva de dos corbetas. En el año 1776 este apostadero, sede regional del Ministerio de Marina, fue creado oficialmente (Bentancur, 2004).

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 (Monferini, en Levene, 1940). 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 de la campaña circundante, con detección de problemas y propuestas de soluciones para obtener un aumento de la producción (AGN, 1925-1934)¹⁰.

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 (Monferini, en Levene, 1940).

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 (Monferini, en Levene, 1940).

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...” (Beverina en Levene, 1940:292)¹¹.

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 provehedores lo hagan conducir al exercito, lo mismo que pan de galleta” (AGN, 1925-1934)¹². 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 tiempo, de 4.000 quintales de galleta al ejército inglés para no entorpecer la evacuación de esta plaza” (AGN, 1925-1934)¹³

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 momento (Silva, 1993), las cuales partieron aprovisionadas y preparadas para el largo viaje.¹⁴

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 este trabajo, ya que es casi imposible levantar los datos detallados de cada una de las demandas. Por esa razón es que se señala 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 dinamizaron la economía rioplatense (también, como se observará más adelante en este trabajo, las economías americana extra regional y las extra americanas), a la vez que dieron 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 atlántica¹⁵, como para poder defenderse y atacar a los enemigos¹⁶.

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.¹⁷

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 (1984) para los tiempos de la conquista, 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 orientales (Apolant, 1966:35), o los que se pueden encontrar en algún portal de internet especializado en navegaciones antiguas¹⁸; 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.¹⁹

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.²⁰

El bizcocho²¹ 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.²² 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 sacos, la distribución entre los productores, el proceso de producción, el empaque y el traslado.

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 su estudio de la exportación de vinos en el período 1780-1820, no se vio afectada por el libre comercio (Amaral, 1990).

Las miniestas²³ 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.²⁴ Se han encontrado dos maneras de realizar el abastecimiento de este alimento. Una es directamente comprando el producto ya elaborado (Sandrín, 2008). 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.²⁵ 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 Baliente que asistieron a charquear estas reses por 10 días a 4 reales cada uno/ Joseph ¿Genes? y su hermano por cuidar charque 12 reales/ a Serrano por diez cueros para torzarles 5 reales/ a Serrano por capataz de la faena 12 reales/ por dos fanegas de sal que se pagan a seis pesos cada uno (...)”.²⁶

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.²⁷ También era necesaria la fabricación de envases adecuados (como los barriles), para su almacenamiento, conservación y traslado. En esta acción actuó mano de 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 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. Un ejemplo de esto lo tenemos en Francisco Balacín quien vendió en 1741 grasa, queso y velas.²⁸ 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 Patagónicas (Mayo, 2000; Taruselli, 2003).

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 (Sandrín, 2008).

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”.²⁹

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, pectoral, farquera, ungüentos, yerbas, aceite, althea.³⁰

El análisis del espacio de origen de los bienes necesarios para alimentación nos permite analizar la circulación espacial de los alimentos, así como la función del Río de la Plata como articulador de espacios distantes, americanos extra regionales³¹ y extra americanos³²; espacios proveedores de estos productos.

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.³³

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 junturas de la 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”.³⁴ 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. 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.³⁵

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.³⁶ 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 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 portuario³⁷. También se encontraron marineros que, sin ser desertores, realizaban diversas tareas por las que recibían salario en metálico³⁸. Esta particularidad de un hombre de mar cubriendo varios oficios en suelo rioplatense también fue advertida por Mayo, quien relata que un marinero fue peón de obra, pulpero, capataz de panadería, cocinero, peón de quinta y chacra (Mayo, 2000).

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.

Varios productos necesarios a las reparaciones fueron traídos de Europa,³⁹ otros fueron originarios de tierras americanas fuera de la región rioplatense⁴⁰ y un tercer grupo fueron productos locales.⁴¹ El seguimiento del lugar geográfico de origen de estos productos/insumos permite observar la función del Río de la Plata como región articuladora entre estos espacios.

Reflexiones finales

En este trabajo se expusieron las demandas que la navegación y a las tropas estables y/o en tránsito hacia otros destinos provocaron en el Río de la Plata. La satisfacción de estas demandas puso en movimiento diversas actividades económicas necesarias para mantener a las tripulaciones durante sus viajes de retorno y las embarcaciones en condiciones de navegar, como para las tropas asentadas en territorio rioplatense o en tránsito hacia otros destinos.

Pese a haber diferencias en el número de embarcaciones puestas en marcha en la navegación ultramarina, pudo observarse que tanto desde la navegación privada como desde la Corona, la salida de barcos provocó una importante dinamización económica en el espacio rioplatense. Si bien las embarcaciones que partieron del Río de la Plata no tuvieron igual calado o nivel de deterioro, no contaron con la misma cantidad de tripulantes, no necesitaron los mismos bienes y/o servicios para su puesta en condiciones marineras; todas en mayor o menor medida precisaron mantenimientos y comida para el tornaviaje, que el espacio rioplatense supo satisfacer.

La innumerable cantidad de conflictos bélicos abastecidos desde el suelo rioplatense son confirmados por las cartas-cuenta del período 1680-1810 que brindan datos de los cuantiosos gastos militares que la caja de

Buenos Aires tuvo que cubrir, así como por los diversos estudios sobre la fiscalidad virreinal y la general para la región durante esos años.

El creciente tráfico ultramarino y de tropas y la dependencia de Buenos Aires para sus aprovisionamientos, como el saber que la vida de la ciudad dependía en gran parte del abastecimiento de los navíos y tropas se pudo también apreciar en la preocupación y responsabilidad del Cabildo de Buenos Aires para cuidar que los diversos bienes y servicios necesarios para barcos y tropas nunca falten en suelo rioplatense.

Otro ejemplo de la dinamización económica que las demandas de barcos y tropas evidenciadas en el período generaron en la economía local lo aportaron los estudios sobre la cuestión agraria rioplatense de ese momento, al demostrar que la navegación constituyó un fuerte estímulo a la producción de trigo, principal aporte proteico de tripulantes y soldados.

Pudo observarse que 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 la economía rioplatense, así como economías más distantes (americanas extra regionales o extra americanas). A la vez se fue dando entidad a un importante sector social del mercado de trabajo portuario regional, el sector “proveedor-abastecedor” tan necesario para poder movilizar la economía atlántica, como para poder defenderse y atacar a los enemigos.

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)⁴² 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).⁴³

Entre los servicios demandados se encuentran determinados oficios: 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. Esta gran cantidad de actores sociales que cumplían las tareas de aprovisionamiento, formaban un grupo diferenciado de individuos interconectados entre sí, integrados por distintos tipos de trabajadores que configuraban 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. 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.

Como el mismo proveedor en un período conflictivo cuando su demanda decae, como la del aprovisionamiento de navíos, pasa a abastecer del mismo bien y/o servicio a la otra demanda (tropas)⁴⁴; permite afirmar que se está ante individuos que tienen esta actividad económica de modo continuo. A su vez, al haber períodos donde ambas demandas deben ser satisfechas, se incrementa en forma considerable la oportunidad de trabajo para los sectores proveedores-abastecedores.

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 fue 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).

También, analizar el seguimiento del origen económico de diversos insumos o servicios, permite 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 movilizados por las demandas de la navegación y de las tropas, generando una importante dinamización económica local, también resultaron estimuladas otras economías regionales americanas y extra americanas a través de la provisión de bienes e insumos necesarios que no se encontraban en la región. Con ello, el Río de la Plata se fue convirtiendo en un articulador, una fuente de estímulo para producciones regionales que encontraron allí mercado.

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 (Amaral, 2011; Gelman, 2012; Jumar & Sandrín, 2015; Wasserman, 2017).⁴⁵ La mayor parte de lo recaudado se gastaba en América y el Río de la Plata es un claro ejemplo de ello. La recaudación es considerable, pero la Corona debe satisfacer necesidades que terminan tornándola en agente dinamizador de la economía, a través de la inyección permanente de fondos provenientes mayoritariamente de otras regiones y de la explotación de los indígenas. La economía minera, el trabajo indígena, además de todo, también genera bonanza en Río de la Plata por lo bajo de su sociedad a través de la satisfacción de las demandas de la Corona y hasta le permite pedir préstamos a particulares para asegurar la liquidez, con promesa de relativamente rápida devolución. El Río de la Plata se beneficia aún de otro derrame de la renta mitaya, el comercio. Si bien los grandes flujos no estaban controlados mayoritariamente por comerciantes arraigados y el grueso de su producto se remitía a la península hacia sus propietarios, los caudales daban varias vueltas por los circuitos intra y extrarregionales, estimulando con sus demandas de bienes y servicios diversos sectores, que en muchos casos son los mismos requeridos por la Corona. A través de la ampliación de la observación de las actividades y sectores sociales alcanzados por los efectos de la circulación en tanto que generadora de estímulos, se confirma la dinámica y complementariedad de las economías regionales. Aunque el comercio ultramarino más tarde o más temprano capte una parte – seguramente importante – de lo pagado por la Corona a sus proveedores de bienes y servicios o en sueldos a militares y funcionarios, se confirma su importante papel en la dinamización de la economía regional y, tal vez, en el origen de una moderada prosperidad para sus sectores medios y bajos.

Por último, si bien las demandas a la región rioplatense aquí expuestas fueron reveladoras 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 mucho más importante que lo revelado en este trabajo.

REFERENCIAS

- Amaral, S. (1990). "Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820", *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, (27), 1-67.
- Amaral, S. (2011). "Las finanzas arcaicas: la atención del déficit en la Real Caja de Buenos Aires, 1789-1811", *Investigaciones y Ensayos*, (60), 381-436.
- Apolant, J. A. (1966). *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.
- Archivo General de la Nación. (1925-1934). *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires, Serie II, Tomo IV.
- Archivo General de la Nación. (1925-1934) Serie III, tomos IV.

- Archivo General de la Nación. (1925-1934) Serie III, tomos X.
- Archivo General de la Nación. (1925-1934) Serie IV, t. II.
- Avellaneda, M. & L. Quarleri. (2007). "Las milicias guaraníes en el Paraguay y Río de la Plata: alcances y limitaciones (1649-1756)", *Estudios Ibero-Americanos* (PUCRS, Brasil), XXXIII, (1), junho, 109-132.
- Bentancur, A. (2004). "Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia", Silva, H. A. (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 427-448.
- Bentancur, A. (1997). *El puerto colonial de Montevideo*. Tomo I. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, A. (1998). *El puerto colonial de Montevideo*. Tomo II. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, A. (1995). "La actividad corsaria montevideana (1797-1814). Una empresa económica relevante", *V Jornadas Interescuelas de Departamentos de Historia*, Montevideo, septiembre.
- Bentancur, A. (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, (2) 123-145.
- Camarda, M. (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>.
- Chaunu, P. (1984). *Conquista y explotación de los nuevos mundos. Siglo XVI*. Barcelona: Labor.
- Garavaglia, J. Cs. (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, (4), 2do. Semestre, 7-29.
- Gelman, J. (2012). "La economía de Buenos Aires" En Fradkin, R. (dir.) *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 2. De la conquista a la crisis de 1820*. Buenos Aires: Edhasa, 85-121.
- Jumar, F., et al. (2009). "La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783" En Mateo, J. A. & A. Nieto (Comp.). *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (21-34). Mar del Plata (Argentina): Ediciones GESMar-UNMdP.
- Jumar, F. (2004). "Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778", en Silva, H. A. (dir.). 2004, 163-199.
- Jumar, F. et al. (2006). "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII", *Anuario IEHS*, 21, 235-254.
- Jumar, F. (2016). "El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778", *Magallánica*, Revista de Historia Moderna, Vol. 3, (5), 166-259.
- Jumar, F. (2000 [2002]). *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Villeneuve-d'Asq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion, 2 vols.
- Jumar, F. & N. Biangardi. (2014). "La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII". En Richard-Jorba, R. & M. Bonaudo (Coords.). *Investigaciones regionales. Enfoques para la Historia, Siglos XVIII-XX*. (75-91). La Plata (Argentina): FaHCE-UNLP.
- Jumar F. & y M. E. Sandrín. (2015). "El gasto público como dinamizador de la economía local. Río de la Plata en la primera mitad del siglo XVIII", Sánchez Santiró, E. (coord.). *El gasto público en los imperios ibéricos. Siglo XVIII*, México: Instituto Mora, 205-272.
- Levene, R. (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.
- Mayo, C. (dir.). (2000). *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*. Buenos Aires: Biblos.
- Mayo, C. & A. Latrubesse. (1998). *Terratenientes, soldados y cautivos. La frontera, 1736-1815*. Buenos Aires: Biblos.
- Monferini, J. (1940). "La historia militar durante los siglos XVII y XVIII", en Levene R. (dir. gral.). (1940), 203-310.
- Mörner, M. (1968). *Actividades políticas y económicas de los jesuitas en el Río de la Plata. La era de los Habsburgos*. Buenos Aires: Padiós.

- Moutoukias, Zs. ([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.
- Perroux, F. (1950). "Les espaces économiques". En: *Économie Appliquée*, III, 1, janvier-mars, 225-242.
- Quarleri, L. (2009). *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata. Guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Sandrín, M. E. (2008). "El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII", en Mallo S. & B. Moreyra (coord.), *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, 573-585.
- Sandrín, M. E. (2014a). "La actividad económica de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, 1770-1810", *América Latina en la Historia Económica*, vol. 21, n. 1, 2014, pp. 92-114. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532014000100004&lng=es&nrm=iso. ISSN 1405-2253.
- Sandrín, M. E. (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.
- Sandrín, M. E. (2014b). "Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las Fragatas-correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador", *Naveg@américa*, Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas, N° 12, 2014. Recuperado de <http://revistas.um.es/navegamerica>.
- Sandrín, M. E. (2013). "¿Quién amasa la masa? Los proveedores de comestibles en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737". *Andes*, Vol. 24, (1), Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-80902013000100008&lng=es&tlng=es
- Silva, H. A. (dir.). (2004). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- Silva, H. A. (1984^a). "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, 101-116.
- Silva, H. A. (1993). *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España, (Estudios de Historia Económica, 23).
- Silva, H. A. (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, 189-209.
- Silva, H. A. (1994). "La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba". En: *Anuario de Estudios Americanos*, LI-2, 61-73.
- Silva, H. A. (dir.). (1996 y 1999). *Navegación y comercio rioplatense*. 2 vols. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Taruselli, G. D. (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, J. (1940). "La Colonia del Sacramento", en Levene R. (dir. gral.). *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo III, Buenos Aires, El Ateneo, 341-350.
- Wasserman, M. (2017). "Recursos fiscales para administrar el imperio. La gestión de los ingresos al Ramo de Situados de Buenos Aires, 1766-1784", en *Estudios del ISHIR*, 19, 82-115

NOTAS

- 1 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.
- 2 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.
- 3 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.

- 4 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.
- 5 Archivo General de la Nación, en adelante AGN. Serie II, Tomo IV, 1719-1722, Acuerdo del 26-06-1721, p. 324.
- 6 En 1783 hubo una disposición para que todas las embarcaciones llegadas de Europa finalizaran sus recorridos en Montevideo.
- 7 Serie III, Tomo X, 1792-1795, Acuerdo del 15-03-1793, p. 212.
- 8 El subrayado es propio.
- 9 Buenos Aires en ese momento contaba con 6.000 habitantes (Moutoukias 1988:41).
- 10 Serie III, Tomo IV, 1777-1781, *passim*.
- 11 El subrayado es propio.
- 12 Serie IV, Tomo II, 1805-1807: 591. Resolución del 1 de julio de 1807
- 13 Serie IV, Tomo II, 1805-1807: 628 y 629.
- 14 De no haber estado en condiciones de navegar y sin las provisiones necesarias para el viaje, no habrían podido zarpar.
- 15 Una vez entrados los barcos en el puerto sí o sí para salir nuevamente al mar necesitaban lo indispensable para ese tornaviaje: carenarse, calafatearse, abastecerse de comida, entre otras demandas.
- 16 Sin vestimenta y/o pertrechos adecuados, sin comida las tropas no podrían cumplir satisfactoriamente su misión.
- 17 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. Para una primera aproximación al análisis de estas provisiones ver Jumar et al (2006).
- 18 Por ejemplo, <http://www.armada15001900.net/galeonconstruccion/avituallamiento.htm> (Consultada por última vez en febrero de 2018). 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.
- 19 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; IX 4-4-4. Para un mayor detalle de los proveedores de comestibles del Sitio a Colonia del Sacramento ver Sandrín (2011; 2013).
- 20 Para analizar los asentistas de víveres, su función, sus estrategias de negociación y demás ver Sandrín (2014a).
- 21 “pan que se cuece por segunda vez, para que se enxugue [se seque] y dure mucho tiempo, con el cual se abastecen las embarcaciones, por no llevar hornos para el pan necesario”. Diccionario de la Real Academia Española, 1726. Además “el pan que subministre ha de ser de toda harina, y no de asemite u otros bodrios, y siempre que lo sea lo perderá y han de comprender quatro galletas y media las dieciocho onzas”. Archivo General de la Nación de Uruguay (en adelante AGNU), ex Archivo y Museo Histórico (en adelante AMH), caja 240, folio 1 vuelta, cláusula 8.
- 22 Para conocer en detalle sobre la composición de las raciones ver Sandrín (2013). El impacto de la demanda de bizcocho en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737 se analiza en Sandrín (2011).
- 23 Productos de chacras y quintas: porotos, garbanzos, frijoles, habas, ojitos negros, (¿lentejas?).
- 24 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.
- 25 Por ejemplo, en Colonia del Sacramento, en donde en el año 1720, Jumar ([2000], 2002: 304-305) ha detectado la producción doméstica de carne salada destinada al mercado de exportación.
- 26 AGN 43-1-4 leg 7 exp 3. Folio 55. En este trabajo la unidad monetaria es pesos de 8 reales.
- 27 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.
- 28 AGN IX 43-1-4 leg.7 exp. 3.
- 29 AGN, IX-43-1-6, leg. 9 exp. 2; IX-43-3-9.
- 30 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.
- 31 Proveedores de vino, aguardiente, vinagre, tabaco, yerba, ají, pasas de uva, pasas de higo, azúcar, entre otros productos.
- 32 Abastecedores de pimienta, clavo de olor, canela, chocolate, entre otros bienes.
- 33 Para una primera aproximación al análisis de estos servicios ver Jumar et al (2006).
- 34 Diccionario de la Real Academia, edición de 1729. Disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0> (Consultado por última vez en febrero de 2018).
- 35 Para un mayor detalle acerca del trabajo de carpinteros, calfates, herreros, faroleros y demás ver Sandrín (2014b).
- 36 Diccionario de la Real Academia, edición de 1817. Disponible en: <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0> (consultado por última vez febrero de 2018).
- 37 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.
- 38 AGN IX 42-9-8 leg 1 exp 3; IX 43-1-4, leg 7 exp. 3.
- 39 Brea, estopa, vidrio, alquitrán, fierros, tachuelas, clavos, pernos, entre otros.
- 40 Maderas, suelas, remos, cobre, yerba, algodón, azufre, entre otros.

- 41 Sebo, cueros, leña, cal de Buenos Aires, piedras, arena, entre otros.
- 42 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.
- 43 Barriles, botijas, ollas, armas, hachas, martillos, calderos, faroles, vestimenta, telas, maderas, piedras, hierro, cobre, clavos, cueros, hilos, leña, entre tantos otros.
- 44 Como en el caso del Sitio a Colonia de Sacramento de 1735-1737 donde no sale ningún barco desde el complejo portuario rioplatense, pero los proveedores pasan a abastecer el mismo bien y/o servicio a las tropas destinadas a este conflicto bélico.
- 45 Los fondos necesarios para cubrir el déficit de la Caja de Buenos Aires, provenían de las Cajas de otros lugares, no sólo de América, sino también de la península. Buena parte de esos fondos que la Corona enviaba desde diversos puntos de la Monarquía para nutrir la Caja de Buenos Aires, llegaban a través del situado potosino. Analizar el rol del Situado, su distribución regional, las mediaciones temporales, personales, que pueden haber existido entre las llegadas de los caudales del Situado y la cancelación del pago por la satisfacción de las demandas tanto de barcos como de tropas, excede los intereses de este trabajo. Se pueden consultar para ello, entre otros, los estudios de Gelman, 2012 y Wasserman, 2017.