

ARTÍCULOS

LOS CARPINTEROS, CALAFATES, HERREROS, FAROLEROS Y DEMÁS TRABAJADORES DE LAS FRAGATAS CORREO EN MONTEVIDEO Y SU POSIBLE PARTICIPACIÓN EN EL PROCESO EMANCIPADOR.

María Emilia Sandrín

Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (UNLP-CONICET)

mariaemiliasandrin@gmail.com

Resumen: Una de las funciones del complejo portuario rioplatense fue proveer exitosamente una amplia gama de bienes y servicios necesarios para el mantenimiento de las embarcaciones que lo visitaban y de sus tripulaciones, tanto durante sus estadas como en sus viajes de regreso. El complejo portuario pudo hacer frente a esas demandas y la satisfacción de las mismas generó en el siglo XVIII una relativa prosperidad para la elite y también para sectores ajenos a ella. Este trabajo se propone analizar la participación económica de los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores en el carenado y calafateado de las fragatas correo en Montevideo, con el fin de preguntarnos cuál podría haber sido su participación en el proceso emancipador; pensando a priori que, mientras la Corona generase demandas, no se podría encontrar causas generalizadas de descontento social por motivos económicos pero, sin embargo, todo parece indicar que el estado llano y general del pueblo en Montevideo siguió a su elite en el proceso revolucionario.

Palabras clave: Trabajadores, fragatas correo, Montevideo, posible participación, proceso emancipador.

Title: THE CARPENTERS, SHIPWRIGHTS, BLACKSMITHS, LAMPLIGHTERS AND OTHER WORKERS AT THE FRIGATES MAIL IN MONTEVIDEO AND ITS POSSIBLE INVOLVEMENT IN THE PROCESS OF EMANCIPATION.

Abstract: One of the functions of the port complex rioplatense was successfully provide a wide range of goods and services necessary for the maintenance of vessels that visited and crews, both during his stays as return trips. The port complex was able to meet these demands and meeting them in the eighteenth century led to relative prosperity for the elite and for sectors outside it. This paper analyzes the economic participation of carpenters, shipwrights, blacksmiths, Lamplighters and other workers in the fairing and frigates caulking post in Montevideo, in order to ask what could have been his participation in the process of emancipation; thinking priori that while the Crown would generate demands could not be found widespread social unrest causes economic reasons but, however, it seems that the general level state and people in Montevideo followed his elite in the revolutionary process.

Keywords: Workers, frigates email, Montevideo, possible involvement, emancipation process.

Recibido: 21-01-2014

Aceptado: 24-01-2014

Cómo citar este artículo: SANDRÍN, María Emilia. Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las fragatas correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2014, n. 12. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

1. Introducción

Una de las funciones del complejo portuario rioplatense¹ fue proveer exitosamente una amplia gama de bienes y servicios necesarios para el mantenimiento de las embarcaciones que lo visitaban y de sus tripulaciones, tanto durante sus estadas como en sus viajes de regreso.² También produjeron importantes demandas los conflictos entre castellanos y portugueses por el dominio de la región, las varias comisiones demarcadoras de límites, la guerra casi permanente con los pueblos insumisos, las expediciones de descubrimiento y conquista de las costas patagónicas e islas del Atlántico sur y el mantenimiento de los asentamientos que se generaban. El complejo portuario pudo hacer frente a esas demandas³ y la satisfacción de las mismas generó en el siglo XVIII una relativa prosperidad para la elite y también para sectores ajenos a ella.⁴

¹ Complejo portuario formado por Buenos Aires, Colonia del Sacramento, Montevideo, Maldonado, la Ensenada de Barragán, algunos puertos menores (como las Conchas) y un indefinido e indefinible número de desembarcaderos clandestinos, principalmente sobre la costa de Buenos Aires. JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2 Vols. Villeneuve d'Ascq (Francia), Presses Universitaires du Septentrion. Versión impresa de una tesis de doctorado de igual nombre, EHSS, 2000 [2002].

² Entre otras demandas se ha evidenciado el trabajo de guarda almacenes, carreteros, lancharos, peones, calafates, carpinteros, herreros, servicios fúnebres, confección y arreglos de colchones y ropa, elaboración de bizcochos, de carne salada (con toda la cadena productiva que estos generaban), entre otros bienes y servicios requeridos.

³ Ver entre otros: BENTANCUR, Arturo Ariel. La actividad corsaria montevideana (1797-1814). Una empresa económica relevante. En: *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*. 1996, vol. 53, n. 2, pp. 123-145; *El puerto colonial de Montevideo. t. I. Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791-1803)*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997; *El puerto colonial de Montevideo. t. II. Los años de la crisis [1807-1814]*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1998; y Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia. En: SILVA, Hernán A. (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004, pp. 427-448. JUMAR, Fernando. *Les "rioplatenses" et le Río de la Plata. Les modalités du commerce rioplatense et les groupes locaux, 1680-1777*. Mémoire du Diplôme d'Études Approfondies, EHESS, 1988, 161 p.; "Commerce...". JUMAR, Fernando y PAREDES, Isabel. El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. *América Latina en la Historia Económica*. Ene./Jun. 2008, n. 29, pp. 33-99. JUMAR, Fernando [et al.]. El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII. *Anuario del IEHS*. 2006, N. XXI, pp. 235-254. Investigación presentada en las XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes, 13 al 15 de octubre de 2004. SANDRÍN, María Emilia. El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII. En: MALLO, Silvia y MOREIRA, Beatriz (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, [2007] 2008, pp. 573-585; La participación económica de los sectores sociales bajos en la economía del complejo portuario rioplatense, en el periodo 1778-1810 y sus posibles motivos de adhesión a la revolución. En: *Jornadas Revolución, Nación y Sectores Populares en 1810, 1910 y 2010*. Quilmes, 5 al 7 de mayo de 2010; *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; ¿Quién amasa la masa? Los proveedores de comestibles en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737. *Andes* [en línea]. Ene./Jul. 2013, vol. 24, n. 1, [Consulta: 03-02-2014]. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1668-80902013000100008&script=sci_arttext>; La actividad económica de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, 1770-1810. *América Latina en la Historia Económica* [en línea]. 2014, vol. 21, n. 1. Disponible en <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/480>>.

⁴ SANDRÍN, María Emilia. *Bizcocheras...* Op. cit.; *Quién...* Op. cit.; *Actividad...* Op. cit.

Este trabajo se propone analizar la participación económica de los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores en el carenado y calafateado de las fragatas correo en Montevideo, con el fin de preguntarnos cuál podría haber sido su participación en el proceso emancipador; pensando a priori que, mientras la Corona generase demandas, no se podría encontrar causas generalizadas de descontento social por motivos económicos pero, sin embargo, todo parece indicar que el estado llano y general del pueblo en Montevideo siguió a su elite en el proceso revolucionario.

La fuente base para analizar a estos trabajadores y sus actividades económicas es el “libro de carenas”⁵ de las fragatas-correo que comenzaron a llegar al Río de la Plata en 1767.⁶ 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.⁷ 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.

2. Gastos totales de las carenas y categorías en que se dividen los mismo

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 pesos⁸, correspondientes a los 166 viajes identificados por 30 fragatas correo. (Ver cuadro 1).

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

⁵ La carena de un navío consistía en “... el reparo que se hace en los navíos, quitándoles la carcoma, y tapando, y calafateando los agujeros y las grietas con estopa y brea, para que no reciban agua, y puedan navegar” (Diccionario de la Real Academia, edición de 1729, www.rae.es). Aparentemente, se extendió la idea hasta abarcar todas las reparaciones y servicios necesarios para mantener a los barcos en “condiciones marinerías”, como se solía decir.

⁶ Archivo General de la Nación Argentina (en adelante AGN), XIII-15-6-2.

⁷ Para una presentación general de las fragatas-correo y su importancia en el tráfico ultramarino rioplatense, ver: JUMAR, Fernando. *Commerce...* Op. cit.; ÁLVAREZ Luis Alonso. *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. La Coruña: Xunta de Galicia, Consellería da Presidencia, 1986. BELLOTO, Manuel Lelo. *Correio Marítimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis (Brasil): Universidade de Assis, 1971.

⁸ Para ser precisos esta cifra equivaldría a 103.364 pesos, 1 real, 17 maravedíes. La unidad monetaria en este trabajo es pesos de 8 reales.

Año	Cantidad de viajes	Monto total carena
Total 1768	2	547,50
Total 1769	5	2.875,75
Total 1770	4	3.457,50
Total 1771	4	3.215,50
Total 1772	6	4.448,25
Total 1773	6	2.073,12
Total 1774	6	2.895,00
Total 1775	6	3.084,25
Total 1776	7	9.179,88
Total 1777	6	3.000,50
Total 1778	6	3.906,81
Total 1779	6	4.332,50
Total 1780	3	3.127,75
Total 1781	4	2.741,69
Total 1782	2	1.995,44
Total 1783	2	1.115,56
Total 1784	7	2.415,63
Total 1785	6	3.689,81
Total 1786	7	4.376,44
Total 1787	6	4.133,06
Total 1788	6	2.905,75
Total 1789	7	2.902,00
Total 1790	5	2.408,63
Total 1791	6	3.067,75
Total 1792	5	1.925,19
Total 1793	7	4.939,94
Total 1794	5	2.380,06
Total 1795	3	974,75
Total 1796	7	6.170,81
Total 1797	3	1.918,88
Total 1798	1	624,38
Total 1799	4	3.313,31
Total 1800	3	1.493,63
Total 1801	1	244,69
Total 1802	2	1.481,50
Total general	166	103.363,18

Cuadro 1: Gastos totales de las carenas, distribuidos por año y cantidad de embarcaciones mantenidas. **Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

Categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% sobre valor total carena
Oficios	57.966,49	56,08
Transporte	2.075,00	2,00
Gastos administrativos	420,50	0,41
Compras	42.901,19	41,51
Total carenas	103.363,18	100,00

Cuadro 2: Gastos totales del carenado, distribuidos por Categorías. **Fuente:** elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

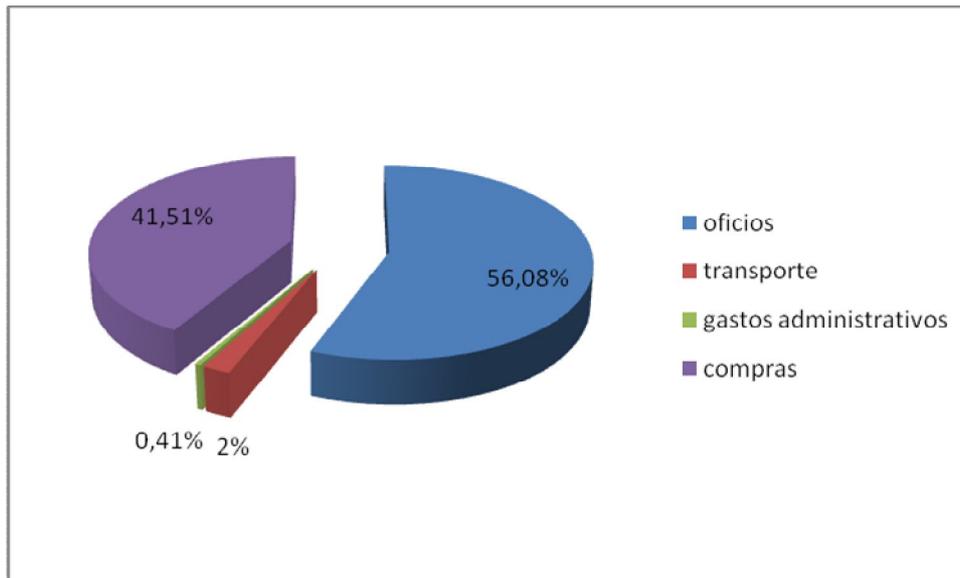


Gráfico 1: Gastos totales del carenado, distribuidos por Categorías. **Fuente:** Cuadro 2.

Como en este trabajo el objetivo es analizar la participación económica de los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores en el carenado y calafateado de las fragatas correos en Montevideo, con el fin de preguntarnos cuál podría haber sido su participación en el proceso emancipador, es que seguidamente se detallará sobre estos trabajadores incluidos en la categoría “Oficios”.

2.1. Análisis de los “Oficios” divididos en sub categorías y porcentaje de su impacto en el gasto total de las carenas

La categoría oficios, fue dividida en sub categorías para poder realizar un mejor análisis de la participación económica que los diversos proveedores de oficios tuvieron, tanto en el gasto total de la categoría, como en el gasto total de las carenas.

Sub-categorías	Gastos en pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% sobre valor total carena
Calafates	24.488,25	42,25	23,69
Estibadores/arrumadores	10.683,93	18,43	10,33
Herreros	8.080,45	13,94	7,82
Carpinteros	7.822,62	13,49	7,57
Faroleros/caldereros/ latoneros/estañadores	4.111,37	7,09	3,98
Toneleros	1.959,37	3,38	1,90
Albañiles	432,50	0,75	0,42
Oficios varios	388,00	0,67	0,37
Totales	57.966,49	100,00	56,08

Cuadro 3: Gastos de la categoría “Oficios” divididos en sub categorías **Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

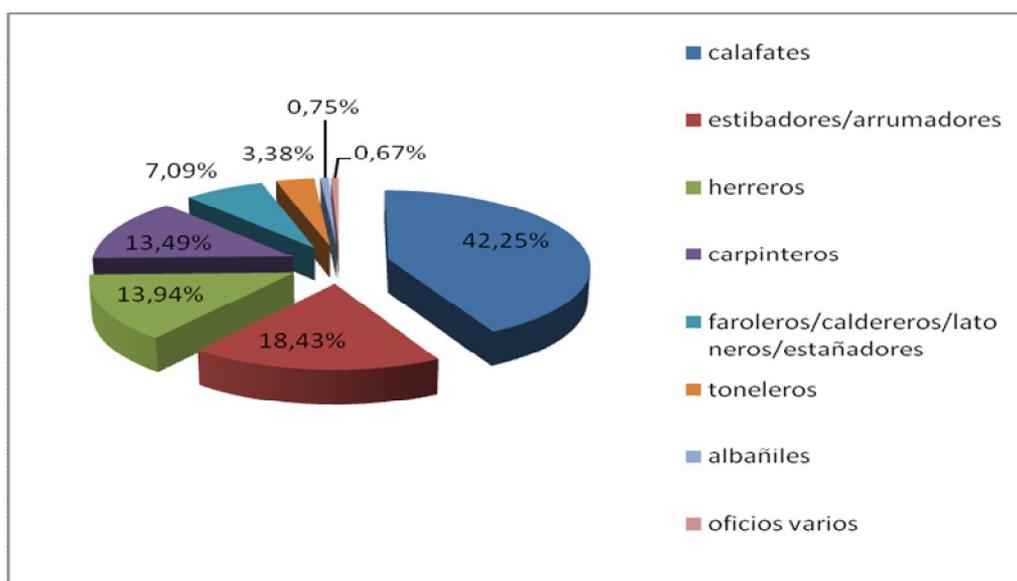


Gráfico 2: Gastos de la categoría "Oficios" divididos en sub categorías. **Fuente:** Cuadro 3.

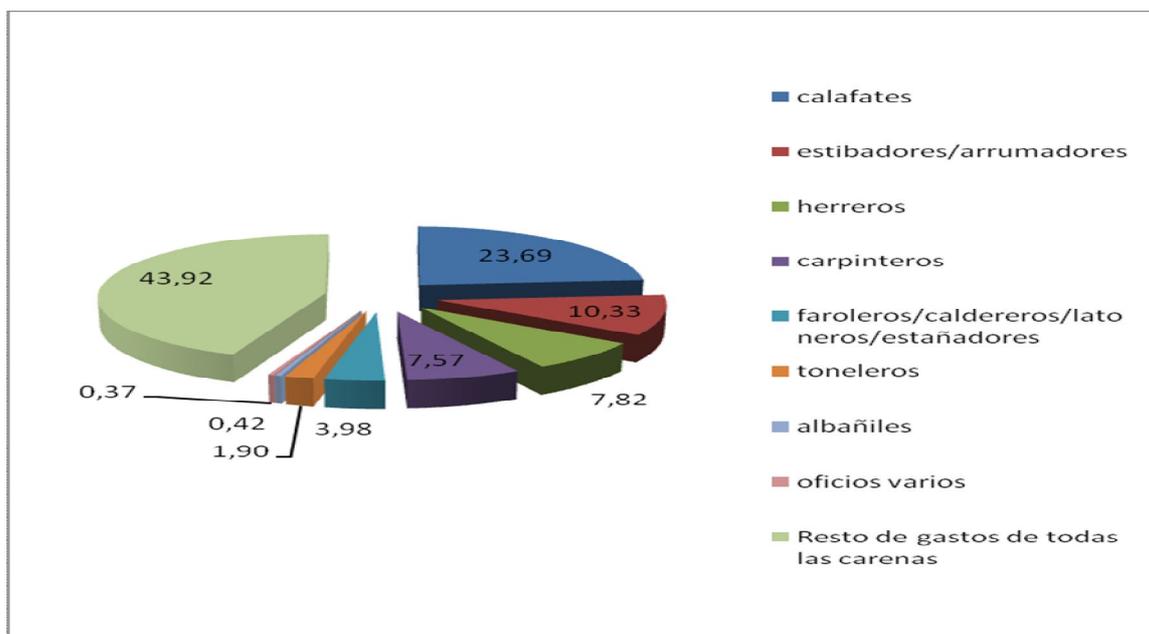


Gráfico 3: Gastos de la categoría "Oficios" divididos en sub categorías y proporción del impacto de estas en los gastos totales del Carenado. **Fuente:** Cuadro 3.

Analizando la participación de algunas actividades en el monto total de las carenas (ver cuadro 3 y gráficos 2 y 3), se puede advertir que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones diversas; aquí puede observarse como el efecto de la circulación ultramarina se distribuía sobre muchos individuos de distintos oficios. Pues, además de lo relacionado con el mantenimiento de las tripulaciones en tierra y los bastimentos para el tornaviaje, desde la llegada de un navío a puerto se creaba una demanda constante de bienes y mano de obra, para reparar los daños sufridos en el viaje o contrarrestar el envejecimiento durante las estadías, así como para que el navío estuviera en las mejores condiciones posibles a la hora de emprender el regreso.

pesos por 118 días de labor. Ignacio fue un carpintero de 18 años de edad, soltero para los años 1772-1773, hermano de Santiago de 20 años e hijo de Martín Andrés Montoro, de 63 años, todos de oficio carpinteros.¹³ Además de realizar trabajos de calafate, este carpintero proveyó maderas para realizar sus tareas. Le sigue en cantidad de plata ganada Andrés Suarez, importando sus trabajos de 109 días, 218 pesos. Otro de los calafates identificados que sumó más dinero con su trabajo fue Tomás Soriano, quien también ya aparecía en el padrón de 1772-1773 revistando como calafate “*identificado como vecino, de edad 40 años, casado, con 6 hijos (...) de oficio calafate*”.¹⁴, por 105 días y medio de tareas cobró 211 pesos, es decir 2 pesos diarios por su labor. Este jornal fue el que cobraron la mayor cantidad de calafates, aunque se llegó a pagar hasta 18 reales el día. Si los individuos de a bordo eran quienes realizaban el calafateado, cobraban 1 peso el jornal. También junto a Tomás se han registrado pagos en el mismo período a Lucas Soriano, pero por 53 días de trabajo ¿sería Lucas alguno de sus 6 hijos que seguía su oficio?, tal vez Lucas sería hermano de Tomás. Parece ser que hubo más grupos de ¿parientes? ejerciendo este oficio; fueron los casos de Francisco y José Ortiz; Juan y José de León; Miguel y Antonio Moreno; Santiago, Francisco y José Gutiérrez; entre otros.

Hubo calafates que también ejercieron otras funciones; fueron los casos de Antonio Moreno, quien como tonelero compuso pipas de la aguada, a la vez que efectuó compras de alquitrán y velas; Francisco Zubillaga realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791; Francisco Gutierrez un calafate que como carretero llevó leña a las Fragatas correo para ser usada en la cocción de la brea.

Los **estibadores/arrumadores** se encargaron de “*componer la carga del bajel para que ocupe menos y vaya igual su peso*”¹⁵, además de los abarrotos, estibas y arrumes, también prensaron cueros.

Sumaron sus trabajos 10.683,93 pesos del total de las carenas, es decir, 10,33% del total general gastado en todos trabajos para mantener a las embarcaciones en condiciones marineras. (Ver cuadro 3 y gráficos 2 y 3).

Si bien se ha podido identificar muchos de estos estibadores/arrumadores (concretamente a 40 individuos), varios de estos trabajadores permanecen en el anonimato pues no se especifica en la fuente los nombres de todos estos peones. Sus jornales los cobraron desde 4 hasta 16 reales por día. Algunos cobraron mensualmente 12 pesos. Muchos marineros revistaban cumpliendo esta tarea de estibadores. También se encontraron ayudantes de arrumadores que cobraron 1 peso por día, como Antonio Pulseras y Leandro Lopez. Hubo al menos dos individuos que monopolizaron parte de las estibas. El peón que más trabajos realizó fue Juan José Perez, sus 1629 días de trabajo (abarcan desde el año 1770 hasta el año 1786 inclusive), insumieron 2.764,50 pesos, es decir poco más del 25% del total

¹³ APOLANT, Juan Alejandro. *Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II*. Montevideo: Imprenta Letras, 1966. Separata de: *Boletín Histórico*, Estado Mayor del Ejército, # 104-105 y 106-107. 1966, p. 81.

¹⁴ APOLANT, *Padrones...* Op. cit. p. 78.

¹⁵ Diccionario de la Real Academia, edición de 1729. Disponible en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvItGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0.>> [Consultado por última vez octubre de 2013].

gastado en este rubro. Le sigue Felipe Arias, quien cobró por 651 días trabajados, 1.302 pesos, 12,18% del total de lo gastado en los estibadores, teniendo un jornal de 2 pesos. Un dato muy particular es que este peón fue identificado en el padrón como natural de Buenos Aires, de 22 años de edad, soltero, mestizo, viviendo también en la “gran casa” de Juan Embil, un herrero con casa con pulpería y múltiples y versátiles ocupantes, desde herreros, carpinteros, estibadores, zapatero.¹⁶

También en este rubro parece haber trabajadores emparentados entre sí, tal vez sea el caso de José y Felipe Arias, o el de Joaquín y Antonio Sanchez, quienes figuran cobrando en el mismo tiempo por sus tareas.

El resto de los individuos están bastante equilibrados en cuanto a su participación económica en este negocio.

Siguiendo datos del cuadro 3, los **herrerros** representaban 7,82% del gasto total de la carena. Ellos se encargaron de reparar o reemplazar piezas metálicas. Entre sus tareas figuran: componer fierros y guarniciones de la bomba, fierros para los catres, carreteles, castañuelas, pernos y barras del timón, sunchos, gafas, grampones, clavos, planchas para el tamborete, abrazaderas, cubas, grampas, hacer llaves y bisagras para la caja de armas, componer barrenos, gafas de abarrotar los cueros, pasadores, cárcamos, chapetas, cortafierros, sortijas, eslabones, cadenas, herrajes, argollas, planchuelas, entre otros trabajos. Se les pagaba por producto terminado y no por jornal.

Afortunadamente en este rubro, en el libro de carenas nunca se omiten los nombres de los herreros involucrados. Se ve claramente que se trataba de un área en la que o bien no había muchos competidores por los contratos o bien algunos de los herreros lograban acaparar la mayor parte del trabajo para sí. Pues sólo son 6 individuos los que realizan esta tarea a lo largo de los 33 años que se necesitaron trabajos de herrería para las carenas.

Año	Valor total carenas	Total herrería	% herrería s/ total carena	Zufriategui	% Zufriategui s/ total herrería	Embil	% Embil s/ tot. herrería	Osinaga	% Osinaga s/ tot. herrería
1768	547,50								
1769	2.875,75	24,00	0,83%	24,00	100%				
1770-1780	42.721,06	2502,33	5,86%			2.426,70	96,98%		
1781	2.741,69	463,63	16,91%					274,75	59,26%
1782-1802	54.477,19	5090,50	9,34%					4.743,25	93,18%
Totales	103.363,19	8080,45	7,82%						

Cuadro 4: Participación de herreros en la distribución del total del valor de las carenas. **Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

Francisco Zufriategui domina el poco trabajo que hubo en 1769, Juan Ángel Embil domina entre 1770 y 1780. En 1781 desaparece Embil de los asientos para ceder el puesto a tres herreros: Joaquín Chopitea, Manuel de Iriarte y Juan Bautista Osinaga, siendo este último quien logra de allí en más obtener la inmensa mayoría de los contratos hasta 1802. Domingo Terlaybar realiza un único trabajo (compone herrajes) en 1785 por el que cobró solamente 13 pesos.

¹⁶ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 83. Más adelante en el trabajo se detalla el caso de la “gran casa” del herrero Juan Embil.

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”¹⁷. 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”¹⁸, otro de los pocos herreros de Montevideo que luego va a participar también de los aprovisionamientos de tareas de su oficio a las fragatas correo.

Si se tiene en cuenta el producto de los trabajos realizados por Juan Ángel Embil en 1771, 1772 y 1773 le alcanzaba (y sobraba al menos en 1771 y 1772) para cubrir el costo anual del alquiler de una casa digna de un gran comerciante porteño. En 1772-1773, J. A. Embil tenía 50 años, es calificado como vecino de Montevideo en el padrón aunque su esposa estaba en Vizcaya. Además de declarar por oficio la herrería, tenía una pulpería en su casa y en un cuarto vivía otro natural de Vizcaya, José Argote, un herrero y carpintero de 25 años de edad.¹⁹

Más especializada parece haber sido la vida laboral de Juan Bautista Osinaga, quien a lo largo de 20 años (entre 1782 y 1802) monopoliza los trabajos de herrería para las fragatas correo, cobrando por el 93,18% de los trabajos realizados en este rubro (ver cuadro 4). Un dato muy significativo es que Juan Bautista Osinaga aparece en el padrón de Montevideo de 1772-1773, viviendo también en la “gran casa” de Juan Embil. Se consigna que tenía 34 años y que era natural de, y estaba casado en, Vizcaya. Declaraba ser “oficial herrero”; en los cuartos de esa casa vivían un zapatero (Santiago Ugalde), tres “oficiales” (un navarro y dos porteños) y un aprendiz mestizo nacido en Buenos Aires²⁰.

Con respecto a los **carpinteros** (ver cuadro 3 y gráficos 2 y 3), se pudo establecer que sus trabajos insumieron 7.822,625 pesos, es decir 7,57% del total general gastado en las carenas.

Como puede observarse en el cuadro 5, excepto 4,66% que no se tiene datos de en qué año fueron realizados esos trabajos, pueden analizarse los montos gastados por año en las tareas de carpintería y observar qué porcentaje del total de las carenas representan estas tareas. Ahí se puede identificar que los trabajos estuvieron distribuidos de manera más o menos uniforme a lo largo de todo el período, siendo muy pocos los años en que no hubo actividad; si bien hay que pensar que poco más de la mitad de los trabajos de los carpinteros, no se pudo establecer bien el año, pero se tienen que haber realizado en el período que los barcos estaban parados.

¹⁷ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 88.

¹⁸ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 88.

¹⁹ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 83.

²⁰ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 83.

Año	Cantidad de viajes	Monto total carena	Total carpintería	% carpintería s/ total carpintería
Total 1768	2	547,500		
Total 1769	5	2875,750		
Total 1770	4	3457,500	51,000	0,015
Total 1771	4	3215,500	131,500	0,041
Total 1772	6	4448,250	571,500	0,128
Total 1773	6	2073,125	111,250	0,054
Total 1774	6	2895,000	63,000	0,022
Total 1775	6	3084,250		
Total 1776	7	9179,875	503,500	0,055
Total 1777	6	3000,500		
Total 1778	6	3906,813		
Total 1779	6	4332,500	223,875	0,052
Total 1780	3	3127,750	408,938	0,131
Total 1781	4	2741,688	232,875	0,085
Total 1782	2	1995,438	292,000	0,146
Total 1783	2	1115,563		
Total 1784	7	2415,625	158,625	0,066
Total 1785	6	3689,813	158,063	0,043
Total 1786	7	4376,438	741,375	0,169
Total 1787	6	4133,063	195,750	0,047
Total 1788	6	2905,750	342,125	0,118
Total 1789	7	2902,000	232,625	0,080
Total 1790	5	2408,625	214,688	0,089
Total 1791	6	3067,750	147,875	0,048
Total 1792	5	1925,188	77,000	0,040
Total 1793	7	4939,938	566,625	0,115
Total 1794	5	2380,063	260,000	0,109
Total 1795	3	974,750	831,625	0,853
Total 1796	7	6170,813	372,000	0,060
Total 1797	3	1918,875	85,000	0,044
Total 1798	1	624,375	125,000	0,200
Total 1799	4	3313,313	101,000	0,030
Total 1800	3	1493,625	12,625	0,008
Total 1801	1	244,688		
Total 1802	2	1481,500	81,000	0,055
s/d			530,188	4,666
Total general	166	103363,188	7822,625	7,570

Cuadro 5: Participación de carpinteros en la distribución del total del valor de las carenas. **Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, XIII-15-6-2.

Además del carpintero de rivera que era quien describía las reparaciones generales a realizarse en las embarcaciones, hubo maestros carpinteros que se encargaron de realizarlas. Entre las tareas de este oficio se puede mencionar: reparar los daños causados por tormentas, varaduras, accidentes, tareas para mantener la embarcación en “condiciones marineras” (realizar y/o componer molinetes, masteleros, palos, bombas, vergas, cuñas, espeques, escotillas, fogones y/o hornos, etcétera) o fabricar diversos objetos (sillas, mesas, mamparas, camarotes, catres, cajones para correspondencia, hasta hacer gallineros y divisiones en la bodega para la aguada y para los animales en pie que se cargaban para consumir en el tornaviaje).

Su trabajo se pagaba por jornal si era a bordo o por pieza entregada cuando lo hacían fuera de la embarcación. El jornal rondaba entre 2 pesos y 2,5 pesos por día; les pagaban la mitad del jornal (generalmente 9 reales) cuando eran marineros del barco los carpinteros que realizaban esos trabajos.

A diferencia de los herreros, en este rubro, casi no se especifican los nombres de los individuos responsables de los trabajos, pero pese a ser pocos los carpinteros identificados (97 personas) podemos acercarnos al mundo social de estos trabajadores.

Dentro de los carpinteros identificados, el que más trabajos realizó fue Juan José de Ugarte quién cobró por los mismos 92 pesos. De Ugarte, en el año 1772 trabajó sólo 18 días en el palo mayor y cobró 45 pesos por su trabajo, en el año siguiente sus tareas en la composición de los masteleros insumieron 16 días y cobró 40 pesos por las mismas, mientras que en el año 1776 cobró 7 pesos por tareas que le llevaron 3 días y medio de trabajo. Si se analiza el monto cobrado por este mayor proveedor en el conjunto de los trabajos cobrados por el total de los carpinteros puede observarse que no hay monopolización de los mismos, ya que los 92 pesos cobrados por de Ugarte sólo representan 1,17% del total general cobrado por los carpinteros. Y los demás carpinteros identificados tienen pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto pero sin embargo estas son muy redituables.

Un ejemplo de lo anterior fue José Argote quien como se mencionó anteriormente vivía en la casa de Juan Embil. Argote fue uno de los 8 carpinteros de 1771 y de los 31 de 1772, que percibió 20 y 22 pesos respectivamente por reparaciones en fragatas que le llevaron 8 y 9 días de labor. Si él alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771²¹. Si se pudiera llegar a establecer un costo de vida en el Río de la Plata y si ese costo de vida confirma la sensación que deja el simple cálculo de rentabilidad del salario de 8 días en relación al alojamiento, tal vez se pueda llegar a argumentar que estos trabajadores no necesitaban (ni mucho menos) tener una inserción permanente en el mercado de trabajo, lo que a su vez ayudaría a entender más los problemas que tuvieron quienes quisieron proletarizar a los rioplatenses en el siglo XIX.

En varias ocasiones los carpinteros fueron los encargados de proveerse de los insumos necesarios para su oficio: madera²², clavos, tachas y tachuelas. La clavazón se adquiría mayormente a comerciantes locales, en tanto que la madera podía comprarse a comerciantes como a los mismos carpinteros que trabajaban sobre el barco. El abastecimiento de los insumos para los trabajos de carpintería fue otra fuente más de dinamización de la economía rioplatense y también de la americana extra regional, ya que hubo maderas que se consiguieron fuera de la región Río de la Plata.

²¹ Según datos que nos ha proporcionado Osvaldo Otero, el alquiler de un cuarto en Buenos Aires en 1773 oscilaba entre 6 y 8 reales por mes. Agradecemos sinceramente a Osvaldo Otero por habernos transmitido información de su tesis de doctorado: "La vivienda porteña en el período virreinal", defendida en la Universidad Nacional de La Plata, bajo la dirección de Silvia Mallo.

²² Posiblemente estaba destinado a este fin un negocio relacionado con madera de palmera que tenía Domingo de Basavilbaso, Administrador general de la Real Renta de Correos en el Río de la Plata hacia 1768. JUMAR, Fernando. *Negocios en red. Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII*. En: *VIII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*. Salta, 2003, p. 10.

Vicente Piñeiría fue el maestro carpintero que más insumos abasteció para su trabajo, proveyó maderas para reparar postes de la bita, las pastecas de la escolta mayor, masteleros, bocas de los cangrejos, cabrestantes, entre otras refacciones. Pero también tanto José de Aguirre como Juan Bautista Arriola fueron carpinteros que compraron maderas, roldanas, cureñas, materiales para el fogón, gallineros, clavos, entre otros insumos.

Hubo carpinteros que vivieron en la misma casa, fue el caso de Martín de Irazogui “*vecino, de edad 33 años, soltero. De oficio carpintero*” y su oficial carpintero Martín de Aguirre “*natural de Guipúzcoa, su edad 29 años, soltero*”; ambos proveedores de diversos trabajos de su oficio para el carenado de las fragatas.²³

Algunos carpinteros también realizaron otras tareas para las fragatas correo, fueron los casos de Francisco Zubillaga quien realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791 y José Arias que fue estibador y carpintero.

Otros oficios surgidos de las necesidades de los tripulantes una vez emprendido el viaje de regreso fueron los **faroleros, caldereros, latoneros y estañadores**; pues, además de los requeridos para mantener a las embarcaciones en “condiciones marineras” se precisaban servicios relacionados con la alimentación, el alojamiento, la iluminación, la provisión de agua potable.

Por parte de los **faroleros, caldereros, latoneros y estañadores**, sus trabajos adicionaron 4.111,37 pesos, representando 3,98% del total general gastado en las carenas. (Ver cuadro 3 y gráfico 3).

En cuanto a los **faroleros**, principalmente reparaban los faroles de a bordo, les colocaban talco y cambiaban sus vidrios; también se ocupaban de los vidrios de la cámara. En un principio también se ocupaban de estañar lo que fuera menester, pero hacia el final del período que se está analizando se ve aparecer estañadores. Lo que puede presuponer una mayor especialización del trabajo en la ciudad de Montevideo ocasionada por el crecimiento de la ciudad y la intensificación del tráfico. Los **caldereros** estañaron ollas, calderos, chocolateras, escandallos (sondas para ver la calidad del agua), compusieron bombas de sacar agua. Por su parte los **latoneros y estañadores** arreglaron principalmente instrumentos de cocina: ollas, cucharas, espumaderas, cafeteras, cucharas, embudos.

Solamente 14 personas son las que se encargaron de estañar, componer ollas y/o calderos y reparar faroles. Cristóbal Farrando y Pedro Mallo figuran en la fuente cobrando tanto por sus tareas de faroleros como de caldereros. Pero el primero de ellos por los montos cobrados se convirtió en el trabajador que más dinero ganó en esta sub-categoría, pues recibió 1.104,38 pesos, equivalentes a más del cuarto del dinero total pagado en la misma (26,86% del total). Mayormente se dedicó al arreglo de faroles (60% de sus tareas) y el resto a ser calderero.

Identificados con todos estos oficios a la vez estuvieron Agustín Sanchez y Andrés Vidal, ya que son mencionados como maestros faroleros, caldereros y

²³ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. p. 94.

latoneros/estañadores. Este último individuo fue otro trabajador de esta sub categoría que ganó mucho dinero; figura cobrando 1.050 pesos, es decir que monopolizó un cuarto de los trabajos de su tipo²⁴. Pero si bien maneja todos los oficios de este rubro, los trabajos por los que más cobró son los de latonero (78,95%), seguido por los de calderero (12,20%) y luego los de farolero (8,85%). Por su parte Agustín Sanchez cobró por sus trabajos cerca de 20% del total de este rubro, 19,80% de lo gastado en esta sub-categoría. De sus tareas, la más importante fue la de ser latonero, con 48,53% del total, luego calderero con 29,64% y por último farolero con 21,83%.

Otro importante proveedor de esta sub-categoría fue Rosendo Thome, un maestro calderero que si bien sólo tenía este único oficio, figura cobrando 15,75% del total gastado en este rubro.

Los **toneleros**, sumaron 1.959,37 pesos, es decir 1,90% del total general gastado en las carenas. Este oficio es otro más que surge para poder satisfacer la demanda de servicios necesarios para la tripulación en su viaje de regreso a España. Los toneleros se ocuparon de componer cuarterolas (barril que hace la cuarta parte de un tonel), barriles, baldes, platos, embudos, pipas, tinajas, tinas, toneles, arcos de fierro, duelas y fondos para las pipas. La compostura de cada pipa la cobraron entre 10 y 12 reales; los baldes 7 reales cada uno y los platos 6 reales. Las pipas nuevas se las pagaron 13 pesos cada una y las cuarterolas nuevas 7 pesos la unidad.

Todos los toneleros que trabajaron en las carenas fueron identificados en la fuente. Cobraron por trabajos de este oficio 28 toneleros. Sólo 3 de ellos son mencionados como maestros toneleros de determinada embarcación; es el caso de Juan del Río, de la fragata Santa Bárbara en los años 1770, 1771 y 1773; Pedro Merino de la fragata Nuestra Señora de la Concepción en 1771 y 1772; y Baltasar Rodriguez de la fragata La Industria en 1770.

Hubo un tonelero que monopolizó 44,03% de las tareas de su oficio, fue José Raimundo Figueroa quien a lo largo de 14 años (desde 1782 a 1795 inclusive) confeccionó y/o compuso 434 pipas, 35 barriles, 2 tinas, 8 tinajas, 9 baldes, 3 embudos y 2 platos, cobrando por todos estos trabajos 862,75 pesos. El segundo proveedor en importancia económica por los cobros de sus trabajos fue Manuel Cue, quien cobró 239,5 pesos, es decir 12,22% del total de esta sub-categoría, por la hechura y/o compostura de 24 pipas, 14 barriles, 13 baldes, 6 cuarterolas, 5 platos, 1 vasija y 2 cacerolas; a la vez que figura vendiendo 10 pipas para la aguada.

Respecto a los **albañiles**, sus trabajos representaron 432,5 pesos, es decir, 0,42% del total gastado en las carenas. Al igual que a algunos carpinteros, a los albañiles identificados en los trabajos de las fragatas correo les pagaron por componer los fogones y el horno. Los trabajadores de este oficio cobraron entre 12 y 18 reales el día. En varias oportunidades fueron ellos mismos quienes proveyeron los diversos materiales necesarios para los arreglos: cal, ladrillos, arena, tierra.

²⁴ Para ser precisos sus trabajos sumaron 25,53% del total de este rubro.

Se detallan los nombres de los 33 albañiles que brindaron su oficio, entre ellos podemos destacar a José Patricio de Farías quien en sólo 5 años trabajados (1786 a 1790 inclusive) monopoliza 31,30% de los cobros por trabajos de esta sub-categoría.²⁵ El segundo proveedor en importancia económica de acuerdo a los cobros por sus trabajos fue Francisco Sierra quien por 9,5 días de trabajo en la confección del horno y el fogón cobró 19,75 pesos, equivalentes a 4,57% de lo gastado en esta sub-categoría. El resto de las participaciones económicas de los demás albañiles son muy parejas en sus pequeños montos cobrados.

El último rubro dedicado a los oficios, nuclea a “**oficios varios**” que por ser pocos los trabajos realizados respecto a ellos, se decidió ponerlos juntos, son los **aserradores, armeros, buzos, pintores y cocedores de brea**. Sus trabajos sumaron 388 pesos, representando 0,37% del total gastado en las carenas.

Los **aserradores** cobraron por tareas de su oficio 295,50 pesos; este es un rubro que surge como subsidiario de la carpintería, son individuos a los que se les paga por el corte de los tablones comprados para las reparaciones.

No siempre se mencionan en la fuente los nombres de las personas dedicadas a este oficio, no obstante se pudo identificar a 7 de ellos, que cobraron por 60% de los trabajos de este rubro. Entre ellos podemos mencionar a José de Otaegui quién, al igual que varios carpinteros, figura cobrando en el mismo período, además de los trabajos de su oficio, por las maderas necesarias para los mismos. Otro aserrador muy particular fue Francisco Hernandez, ya que además aparece en la fuente cobrando por sus tareas de calafate y también comprando azufre, ají y cal, todos elementos que mezclados con el sebo se utilizaron para realizar la “*ahumada*” con el fin de ahuyentar a las ratas del barco.

Los trabajos de los **armeros** suman 72,50 pesos. Solamente 3 personas fueron las que realizaron las tareas de este oficio en las fragatas correo, Ignacio Prat, Francisco Martinez y José Moreira. El primero de ellos fue el que más trabajos realizó, cobrando 57,24% del total de lo pagado a los armeros. Ignacio ya figuraba en el padrón de 1772-1773 identificado con su oficio declarado: armero del regimiento fijo de infantería, quien aparece viviendo en casa de los herederos de Blas Martínez, junto a otro oficial armero.²⁶

Antonio Angulo fue el único **buzo** que trabajo levantando un ancla de una fragata correo en 1788 y cobró por ello 10 pesos.

Cociendo brea fue mencionado solamente Andrés Mendizábal, pagándosele por hacerlo 3 pesos.

Por último, Francisco Sanchez fue el único al que se le identificó en la fuente con el oficio de **pintor**, cobrando 7 pesos por sus tareas.

Las demás categorías en que fueron divididos los gastos totales de las carenas (Ver cuadro 2 y el gráfico 1) es decir: “**Transporte**” sumó 2075 pesos, 2% del total general y comprendía fletes de lancha, lanchones y zumacas; viajes de carreteros y

²⁵ Cobrando 135,38 pesos.

²⁶ APOLANT, *Padrones...* Op. cit., p. 89.

carretillos, entre otros; “**los gastos administrativos**” sumaron 420,5 pesos, equivalentes a 0,41 % de las carenas y se incluyeron en ella pagos a funcionarios y apoderados; por último la categoría “**Compras**” sumó 42.901,19 pesos, representando 41,51% de los gastos totales de las carenas, aquí se analizaron los distintos materiales para mantener las fragatas correos en condiciones marineras (sebo, cueros, suelas, estopa, brea, piedras, maderas, leña, alquitrán, herramientas, clavos, tachuelas, lonas, entre otros). Todos los gastos de estas categorías y sus proveedores se han dejado para analizar en otro artículo.

3. Relación o autonomía entre actividad económica y accionar político

Una interesante pregunta, aún sin respuesta, dado el estado de la investigación, es saber si existiría alguna relación entre el desempeño económico de estos actores y su comportamiento político; o si habría una relativa autonomía de las ideas políticas respecto de las condiciones económicas de los autores.

La Corona, con la generación de la demanda de los distintos servicios necesarios para el carenado, generó trabajo a toda esa amplia gama de individuos presentes en Montevideo entre 1767-1802, lo que puede haber ayudado también a crear fidelidad, a la vez que a internalizar el sistema de dominación existente; ya que parecería que la subsistencia de estos sectores sociales medios y bajos, dependía de las demandas que la corona generase y que los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo.

Si bien los viajes regulares de las fragatas correo se cortan en 1802, siguió habiendo en el puerto oriental muchos barcos que necesitaron estos diversos servicios para mantenerse en condiciones marineras. Tal vez estos sectores trabajadores, ajenos a la elite, no tenían o no sentían la necesidad de hacer grandes cambios para aumentar sus beneficios ni demasiados motivos como para pensar una ruptura con el poder en el momento revolucionario, y ello explica que desde 1808 apoyen a buena parte de la elite Montevideana para fortalecer la facción que no quiere separarse de España.

Otros individuos pertenecientes también al rubro de abastecedores/proveedores de la navegación ultramarina en la Banda Oriental, fueron muy claros en su postura. Es el caso de los asentistas de víveres de la Marina en Montevideo, pues varios de ellos, al momento de debatirse entre sumarse al accionar revolucionario de Buenos Aires o inclinarse por el apoyo real, se decidieron por este último, llegando incluso a aportar grandes cifras de dinero para la causa realista.²⁷ Es más, hubo un grupo entre los que estaban Batlle y Carreó y Magariños, que alentaba una acción política y militar de Portugal sobre el territorio oriental, con la ilusión que los Braganza reconquistasen las provincias del Plata para Fernando VIII.²⁸

²⁷ Es el caso de Mateo Magariños, Francisco Antonio Maciel, Battle y Carreó. Para un análisis de la actividad de estos asentistas montevidianos, ver SANDRIN. Actividad... Op. cit.

²⁸ AGUERRE CORE, Fernando. *La independencia de América en la visión de los españoles retenidos en Montevideo (1817-1827)*. En: NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (coord.). *Orbis Incognitus: avisos y Legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García* [en línea]. Vol. 2. Huelva: Universidad de Huelva, 2007, p. 33. [Consultado por última vez junio de 2013]. Disponible en <<http://www.americanistas.es/biblo/textos/c12/c12-057.pdf>>.

4. Reflexiones finales

De todas las categorías en que fueron divididos los gastos del carenado y calafateado, para el presente artículo se eligió analizar la participación económica de los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás, incluidos en la categoría "Oficios". Estos trabajadores sumaron 56,08% del total gastado en todas las carenas, por lo que se convierten en la categoría que más dinero insumió en el mantenimiento de las fragatas correo. Se crearon diversas sub-categorías para ampliar el análisis de estos oficios, identificándose, por orden de participación económica: los calafates, los estibadores/arrumadores, los herreros, los carpinteros, los faroleros/caldereros/latoneros/estañadores, los toneleros, los albañiles y los oficios varios (aserradores, armeros, buzos, pintores y cocedores de brea).

Observando la participación económica de estos oficios desagregados, se puede advertir que las sumas se distribuían ampliamente y con participaciones diversas; aquí puede verse cómo el efecto de la circulación ultramarina se distribuía sobre muchos individuos 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.

Como pudo observarse en este trabajo, los sectores sociales ajenos a la elite, dedicados en Montevideo a satisfacer las necesidades de las fragatas correos para su mantenimiento en condiciones marineras, tuvieron trabajo de forma regular, al menos a lo largo de los 35 años que duró el "mantenimiento en condiciones marineras" de todas estas embarcaciones. Los diversos trabajos estuvieron distribuidos de manera más o menos uniforme a lo largo de todo el período, pues si bien hubo tareas en las que no se pudo establecer bien el año en que fueron cumplidas, éstas se tienen que haber realizado en el período que los barcos estaban parados.

A lo largo de estos 35 años analizados se pudo identificar que hubo oficios que fueron apareciendo con el correr del tiempo; es el caso de los estañadores, tarea que primeramente era realizada por los faroleros y que recién hace su aparición al final del período; lo que puede presuponer una mayor especialización del trabajo en la ciudad de Montevideo ocasionada por el crecimiento de la ciudad y la intensificación del tráfico.

No siempre se pudo identificar a los proveedores de oficios, no obstante, pese a este impedimento, se han podido esbozar varias reflexiones sobre la condición socio-económica de éstos.

Hubo oficios en los cuales la participación económica de los individuos que los proveían fueron muy parejas en los montos cobrados, sin llegar a haber monopolización por parte de unos pocos individuos. Fue el caso de los carpinteros; donde el mayor proveedor de esta sub-categoría cobró sólo 1,17% del total general cobrado por los carpinteros, mientras que los demás proveedores identificados de este oficio tuvieron pequeñas participaciones económicas en cuanto al conjunto pero

pese a ser pequeños los montos cobrados fueron muy redituables. También hubo rubros en los que los trabajos estuvieron monopolizados por diversos individuos y/o grupos de personas. Fueron los casos de los herreros, donde sólo seis individuos realizan esta tarea a lo largo de los 33 años que se necesitaron trabajos de herrería. Dentro de este reducido grupo, Zufriategui monopoliza el 100% de los trabajos de un año, Embil el 96,98% de las tareas de este oficio de una década, Osinaga el 59,26% de los trabajos de un año y este mismo individuo luego monopoliza el 93,18% de las tareas de herrería a lo largo de 20 años. También hubo monopolización en la sub-categoría toneleros, donde José Raimundo Figueroa realiza el 44,03% de las tareas de su oficio a lo largo de 14 años; en la sub-categoría albañiles donde José Patricio de Farías en sólo 5 años monopoliza 31,30% de los trabajos de su oficio; y el caso de Ignacio Prat, un armero que cobró 57,24% de las tareas de su oficio.

Una reflexión devenida de lo anterior es la rentabilidad de los trabajos de estos proveedores de diversos oficios necesarios para mantener a las embarcaciones en condiciones marinas. Por citar un ejemplo, los pocos trabajos realizados por el herrero Juan Angel Embil le alcanzaban para cubrir el costo anual del alquiler de una importante casa. Otro caso de alta rentabilidad en su trabajo lo constituyó el carpintero José Argote, si este individuo alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de labor habría cubierto el alquiler de 1771. Si se pudiera llegar a establecer un costo de vida en el Río de la Plata y si ese costo de vida confirma la sensación que deja el simple cálculo de rentabilidad del salario de 8 días en relación al alojamiento, tal vez se pueda llegar a argumentar que estos trabajadores no necesitaban (ni mucho menos) tener una inserción permanente en el mercado de trabajo, lo que a su vez ayudaría a entender más los problemas que tuvieron quienes quisieron proletarizar a los rioplatenses en el siglo XIX.

Varios trabajadores de las fragatas correo figuran con su oficio declarado en los padrones de la época; fueron los casos de Tomás Soriano, quien también ya aparecía en el padrón de 1772-1773 revistando como calafate; Ignacio Prat, el armero del regimiento de infantería; o el herrero Francisco de Zufriategui.

Hubo trabajadores que desarrollaron más de un oficio en este carenado de las fragatas correo; Argote fue herrero, carpintero y también calafate; Antonio Moreno, un calafate que como tonelero compuso pipas de la aguada, a la vez que efectuó compras de alquitrán y velas; Francisco Gutierrez un calafate que como carretero llevó leña a las Fragatas correo para ser usada en la cocción de la brea; Francisco Zubillaga, realizó trabajos de carpintero y calafate en el mismo año 1791; José Arias fue estibador y carpintero; Agustín Sanchez y Andrés Vidal, identificados como maestros faroleros, caldereros y latoneros/estañadores.

Se han identificado trabajadores de diversos oficios viviendo en la misma casa; el caso emblemático es la “gran casa” de Juan Embil, un herrero con casa con pulpería y múltiples y versátiles ocupantes, desde herreros, carpinteros, estibadores, zapatero; también se han observado trabajadores del mismo oficio viviendo en el mismo domicilio, como los carpinteros Martín de Irazogui y su oficial Martín de Aguirre.

Posiblemente haya trabajadores emparentados entre sí, como los estibadores/arrumadores José y Felipe Arias, o el de Joaquín y Antonio Sanchez,

quienes figuran cobrando en el mismo tiempo por sus tareas; o los calafates Francisco y José Ortiz, Juan y José de León, Miguel y Antonio Moreno, Santiago, Francisco y José Gutiérrez, entre otros.

Se ha podido identificar distintas categorías de trabajadores, hubo oficiales, maestros, ayudantes, peones, aprendices; como así también la presencia de rubros subsidiarios de otros rubros mayores, fue el caso de los aserradores oficio surgido como complemento a la carpintería.

Con respecto a los pagos, hubo trabajadores que cobraron por jornal, otros por tarea/producto terminada/o, un dato particular es que a los trabajadores de a bordo de la embarcación se les pagaba medio jornal.

También se han observado proveedores de oficios pertenecientes a determinada embarcación, como los maestros toneleros Juan del Río, Pedro Merino y Baltasar Rodríguez, de las fragatas Santa Bárbara, Nuestra Señora de la Concepción y la Industria respectivamente.

La provisión de insumos por parte de los proveedores de oficio fue una fuente más de dinamización de la economía rioplatense, de la americana extra regional o de la extra americana. Juan de Aguirre fue un calafate que cobró por provisión de estopa, lonas, perchas, cueros y sebo. José de Aguirre fue un carpintero que abasteció maderas. Otro carpintero fue Juan Bautista Arriola quien compró maderas, roldanas, cureñas, materiales para el fogón, gallineros, clavos. O Ignacio Montero, un calafate que también compró maderas. Un caso particular lo representan los albañiles quienes en varias oportunidades fueron ellos mismos quienes proveyeron los diversos materiales necesarios para los arreglos de su oficio.

Ahora bien, si se recuerda que solamente se está considerando aquí a las fragatas-correo y que desde mediados del siglo XVIII Montevideo centraliza cada vez más el tráfico ultramarino del Río de la Plata, se puede pensar que no le faltaría trabajo a todos estos individuos y que posiblemente no tuvieran que dedicarse a otras labores que las asociadas con él. Como deja entrever el análisis de los servicios necesarios para el carenado, estas actividades no sólo generaban fuentes de trabajo sino que además podían proveer una moderada prosperidad para algunos y seguramente una digna subsistencia para los más.

La Corona, con la generación de la demanda de los distintos servicios necesarios para el carenado, generó trabajo a toda esa amplia gama de individuos presentes en Montevideo entre 1767-1802, lo que puede haber ayudado también a crear fidelidad, a la vez que a internalizar el sistema de dominación existente; ya que parecería que la subsistencia de estos sectores sociales medios y bajos, dependía de las demandas que la corona generase y que los proveedores serían fieles a quien les diera trabajo. Tal vez esta sea una de las razones de por qué el estado llano y general del pueblo en Montevideo siguió a su elite en el proceso revolucionario. Pues si bien los viajes regulares de las fragatas correo se cortan en 1802, siguió habiendo en el puerto oriental muchos barcos que necesitaron estos diversos servicios para mantenerse en condiciones marineras. Tal vez estos sectores trabajadores, ajenos a la elite, no tenían o no sentían la necesidad de hacer grandes cambios para aumentar sus beneficios ni demasiados motivos como para pensar

una ruptura con el poder en el momento revolucionario, y ello explica que desde 1808 apoyen a buena parte de la elite Montevideana para fortalecer la facción que no quiere separarse de España.

Resta seguir trabajando estos actores para poder encontrar respuesta no sólo a sus accionares económicos y sociales, sino también intentar buscar cuál fue el papel en los tiempos revolucionarios de estos sectores, hasta ahora casi ignorados en las explicaciones de este proceso.

5. Bibliografía

AGUERRE CORE, Fernando. *La independencia de América en la visión de los españoles retenidos en Montevideo (1817-1827)*. En: NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (coord.). *Orbis Incognitvs: avisos y Legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García* [en línea]. Vol. 2. Huelva: Universidad de Huelva, 2007, p. 33. [Consultado por última vez junio de 2013]. Disponible en <<http://www.americanistas.es/biblo/textos/c12/c12-057.pdf>>.

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

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

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

BENTANCUR, Arturo Ariel. Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia. En: SILVA, Hernán A. (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004, pp. 427-448.

---. *El puerto colonial de Montevideo. t. I. Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791-1803)*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997.

---. *El puerto colonial de Montevideo. t. II. Los años de la crisis [1807-1814]*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1998.

---. BENTANCUR, Arturo Ariel. La actividad corsaria montevideana (1797-1814). Una empresa económica relevante. En: *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*. 1996, vol. 53, n. 2, pp. 123-145.

- JUMAR, Fernando y PAREDES, Isabel. El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. *América Latina en la Historia Económica*. Ene./Jun. 2008, n. 29, pp. 33-99.
- JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2 Vols. Villeneuve d'Ascq (Francia), Presses Universitaires du Septentrion. Versión impresa de una tesis de doctorado de igual nombre, EHSS, 2000 [2002].
- . Negocios en red. Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII. En: *VIII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*. Salta, 2003.
- . *Les "rioplatenses" et le Río de la Plata. Les modalités du commerce rioplatense et les groupes locaux, 1680-1777*. Mémoire du Diplôme d'Études Approfondies, EHESS, 1988, 161 p.
- [et al.]. El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII. *Anuario del IEHS*. 2006, N. XXI, pp. 235-254. Investigación presentada en las XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes, 13 al 15 de octubre de 2004.
- SANDRÍN, María Emilia. El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII. En: MALLO, Silvia y MOREIRA, Beatriz (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, [2007] 2008, pp. 573-585.
- . La actividad económica de los asentistas de víveres de la Marina de Montevideo, 1770-1810. *América Latina en la Historia Económica* [en línea]. 2014, vol. 21, n. 1. Disponible en <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/480>>.
- . *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.
- . La participación económica de los sectores sociales bajos en la economía del complejo portuario rioplatense, en el periodo 1778-1810 y sus posibles motivos de adhesión a la revolución. En: *Jornadas Revolución, Nación y Sectores Populares en 1810, 1910 y 2010*. Quilmes, 5 al 7 de mayo de 2010.
- . ¿Quién amasa la masa? Los proveedores de comestibles en el sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737. En *Andes* [en línea]. Ene./Jul. 2013, vol. 24, n. 1, [Consulta: 03-02-2014]. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1668-80902013000100008&script=sci_arttext>.