

# Los carpinteros de ribera porteños entre las intervenciones francesa y anglofrancesa (1840-1845)

PAULO A. ZAPPÍA

## 1. LA POLÍTICA ARANCELARIA Y LOS CARPINTEROS DE RIBERA

La firma de la convención Arana-Mackau condujo al levantamiento del bloqueo francés en octubre de 1840<sup>1</sup>, y pronto se restableció el intercambio de ultramar, lo que significaría un alivio para la carestía sentida a causa del bloqueo<sup>2</sup>. En su discurso a la decimooctava Legislatura de la Provincia, el

<sup>1</sup> Para precisar el inicio del marco temporal de este trabajo, hemos empleado el criterio establecido por la *Convención entre la Francia y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina*, cuyo artículo 2º disponía que el bloqueo de los puertos argentinos sería levantado “en los ocho días siguientes a la ratificación de la presente Convención por el Gobierno de Buenos Aires”; *La Gaceta Mercantil, diario comercial, político y literario* (en adelante *LGM*), año XVII, N° 5177, 2-11-1840, p. 1. El instrumento de ratificación fue fechado el 31 de octubre, por lo que cabía esperar que el bloqueo finalizara ocho días después. Sin embargo, un aviso publicado por el encargado de negocios brasileño en Buenos Aires, informaba que el Barón de Mackau había comunicado con fecha 3 de noviembre el levantamiento del bloqueo; *LGM*, año XVIII, N° 5179, 5-11-1840, p. 1. Para determinar la fecha de finalización del período bajo estudio, hemos tomado en consideración la *Declaración de bloqueo dirigida por los Plenipotenciarios de las Potencias mediadoras, al Ministro de Relaciones Exteriores de Buenos Aires*, que, fechada en Montevideo el 18 de septiembre de 1845, indicaba que el bloqueo de la Provincia de Buenos Aires empezaría “pasadas cuarenta y ocho horas de la entrega de la presente declaración, a S.E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, por conducto de los Señores Encargados de Negocios de las Potencias Mediadoras”; *LGM*, año XXIII, N° 6605, 11-10-1845, p. 2.

<sup>2</sup> Apenas levantado el bloqueo, el cónsul estadounidense Amory Edwards comunicó al secretario de Estado que a fines de diciembre de 1840 había en el puerto de Buenos Aires 60 naves británicas, 26 estadounidenses, 20 francesas, 17 españolas y 65 de otras diferentes banderas; Informe de Amory Edwards a John Forsyth, Buenos Aires, 28 de diciembre de 1840, en WILLIAM R. MANNING, *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs 1831-1860*, t. I, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1932, documento N° 114, p. 227.

governador Juan Manuel de Rosas manifestó en enero de 1841 que “la afluencia de buques mercantes de todas las naciones, de que se ve cubierta nuestra rada, produce al tesoro ingresos considerables por entrada marítima, que con los de salida vigorizan la hacienda pública”<sup>3</sup>. Durante los meses siguientes, las tarifas permanecieron en los niveles establecidos por la ley de Aduana para 1836 y sus modificaciones posteriores<sup>4</sup>.

Sin embargo, en círculos oficiales se afirmaba la preferencia opuesta a las prohibiciones: en su dictamen, a propósito de un proyecto de ley para regular los privilegios de invención, la Comisión de Hacienda<sup>5</sup> de la Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires manifestó que consideraba “peligrosa y perjudicial a nuestro país la adopción del principio de las prohibiciones”, agregando que “la concurrencia en el mercado es la base principal de la libertad y engrandecimiento del comercio. Ella sola, por sí, contribuye a la riqueza y prosperidad de un Estado”<sup>6</sup>. En todo caso, la Comisión proponía como alternativa el empleo de las tarifas<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> *Diario de Sesiones de la H. Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires*, t. XXVII, N° 683, Buenos Aires, Imprenta de la Independencia, 1841, pp. 16-17.

<sup>4</sup> El 4 de marzo de 1836 se decretó que las importaciones del exterior traídas a Buenos Aires en barcos de río estarían sujetas a un impuesto adicional del 25% sobre el gravamen normal; *Registro Oficial...*, cit., libro 15, N° 3, 1836, pp. 37-38. Esta medida tendía a evitar la evasión de impuestos por los artículos de ultramar conducidos a Buenos Aires a través de puertos fluviales, especialmente Montevideo. Otro decreto del 31 de agosto de 1837 introdujo impuestos adicionales de 2 y 4% sobre todos los artículos importados sujetos a un derecho *ad valorem* del 10% o superior; *Registro Oficial...*, cit., libro 16, N° 8, 1837, p. 292. Una vez impuesto el bloqueo francés, el gobierno redujo en una tercera parte los derechos de todas las importaciones, y suspendió la vigencia del decreto del 4 de marzo de 1836 que imponía una multa del 25% del impuesto normal a “todos los efectos de ultramar que se transbordaren o reembarcaren de cabos adentro y se introdujeran en esta Provincia”; Decreto del 28 de mayo de 1838, en *Registro Oficial...*, cit., libro 17, N° 5, 1838, p. 59.

<sup>5</sup> Integrada por “los Sres. Lahitte, Mancilla, Garrigós, Arrotea y Riglos”;

*Diario de Sesiones...*, cit., t. XXVII, N° 684, 1841, p. 1.

<sup>6</sup> El miembro relator de la Comisión agregó que “por otra parte, en la ilustración y anhelo al bienestar a que ha llegado la República, todos sus habitantes desean proporcionarse la más cómoda subsistencia; lo cual también es un fuerte estímulo para el trabajo, sin el que no se adquieren los medios necesarios para ella; y cuanto mayor es el número de sus goces, y más abundantes sus producciones, otro tanto más logrará la preferencia del extranjero en sus importaciones. Cerrar la puerta a éstas, sería destruir nuestra verdadera riqueza, y por un bien eventual y dudoso, perder un bien real y positivo”; *Diario de Sesiones...*, cit., t. XXVII, N° 693, 1841, p. 4.

<sup>7</sup> La Comisión de Hacienda había tenido a consideración tres solicitudes de privilegios que pedían la prohibición de importar las manufacturas que proponían producir en la Provincia,

En ese sentido, si bien Rosas afirmaría en su discurso de apertura de la decimonovena Legislatura que “las mercaderías y efectos extranjeros importados, y las producciones del país exportadas, han vuelto a restablecer las entradas de Aduana”<sup>8</sup>, dos días después el Gobierno declaró “indispensable y urgente levantar la prohibición de introducirse algunos efectos para que con el producto de los derechos no solamente se aumenten los ingresos, sino también se provea el ejército y la población de unos artículos que han escaseado enteramente”, y autorizó “por ahora y hasta nueva determinación” la importación, sujeta al pago de los aranceles vigentes, de artículos cuya introducción había sido prohibida por la ley de Aduana para 1836<sup>9</sup>.

La fluidez del comercio porteño volvía a ser la prioridad de la política oficial. En consonancia, al presentar una serie de artículos que repasarían la historia del comercio de las potencias, *La Gaceta Mercantil* aseveraba en abril de 1842 que

---

y recomendó no hacer lugar a las solicitudes en dicho asunto, fundamentando que “en algunas de las Provincias Confederadas se fabrican tejidos, caldos, y otras especies; mas no por esto se prohíbe su introducción, sino que se hace un recargo en el derecho de aquellos efectos que vienen de ultramar. Aquí mismo, se fabrican aceites, cuerdas de cáñamo, y de cuero natural, calzados, sombreros, etc., todo de la mejor calidad, y no es vedada la introducción de estos artículos, sino recargados sus derechos; lo cual puede hacer la H. Sala oportunamente en protección de las manufacturas que se fabricaren en el país”; *Diario de Sesiones...*, cit., t. XXVII, N° 693, 1841, pp. 4 y 5; *LGM*, año XIX, N° 5472, 23-11-1841, p. 2. Sobre ésta y otras cuestiones discutidas en la mencionada ocasión, véase PAULO ANTONIO ZAPPÍA, “Fundamentos de la ley de privilegios de invención de 1841”, en *Revista de Historia del Derecho*, N° 31, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2004, pp. 403-424; e *idem*, “La regulación de los privilegios industriales en Buenos Aires”, en *IV Congreso Argentino de Americanistas (2001)*, t. I, Buenos Aires, Sociedad Argentina de Americanistas, 2003, pp. 533-554.

<sup>8</sup> *Diario de Sesiones...*, cit., t. XXVIII, N° 699, 1842, p. 20.

<sup>9</sup> La citada norma no aparece publicada en los tomos correspondientes a los años 1841 y 1842 del *Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires*. Para acceder al texto de la norma, hemos tenido que recurrir al *Registro Oficial de la República Argentina que comprende los documentos expedidos desde 1810 hasta 1873*, t. II, Buenos Aires, 1880, Imprenta Especial de Obras, N° 2786, p. 422. La misma, establece que el ingreso de las mencionadas mercaderías se gravaría con “los derechos ordinarios y adicionales y establecidos”. Por su parte, Burgin sostiene que pagarían 17%; MIRON BURGÍN, *Aspectos económicos del federalismo argentino*, Buenos Aires, Ediciones Solar, 1987, p. 310.

el comercio, abrazando en esta voz todas las operaciones mercantiles, es el verdadero regulador del poder y de la importancia de las naciones; ora se le considere con relación a la fuerza efectiva de éstas, o a su riqueza, ora respecto a su influencia política. Si recorremos la historia de todas las edades y de todos los países, hallaremos a este agente poderoso haciendo enseñorearse sobre las demás aquella parte del mundo en la que prepondera su influjo vivificador<sup>10</sup>.

Como constatación de este aserto, agregaba que “la historia nos ofrece pruebas infalibles del influjo que la atención o el descuido en el comercio ejerció en las naciones, produciendo su prosperidad, su decadencia o su nulidad absoluta”, y señalaba además que los países que “no cuidan de multiplicar sus productos por medio de la industria, son de una absoluta nulidad con relación a aquellos otros, cuyas industriosas labores extienden y dan mayor ensanche a las operaciones mercantiles”<sup>11</sup>. Al respecto, *La Gaceta Mercantil* realizaba una admonición de claro tinte ricardiano, recordando que

los economistas encargan se tenga especial cuidado en acomodar todas las operaciones y providencias [...] a la índole de cada país, atemperándose a las costumbres, al clima y a las leyes que le sean peculiares, a fin de que con estos conocimientos se dé principio a las mejoras que gradualmente se introduzcan entre los asociados a cuyo estado de conocimientos y capacidad deben atenerse los gobiernos que traten de aplicar cualquier medida ventajosa<sup>12</sup>.

Los fabricantes de almidón, beneficiarios del régimen aduanero anterior, efectuaron un fuerte reclamo contra la eliminación del sistema de prohibiciones, pero el recaudador general respondió el 4 de octubre de 1843 que la experiencia previa había demostrado que las prohibiciones entorpecían, en lugar de estimular, la industria y riqueza de la nación<sup>13</sup>.

La abolición de las prohibiciones quitaba a los rubros favorecidos la exclusividad del mercado interno, en el cual diferían los intereses arancelarios de quienes se encontraban vinculados a la ganadería y quienes estaban ligados a la industria local. En ese panorama, la situación de los carpinteros de

<sup>10</sup> *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2.

<sup>11</sup> *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2.

<sup>12</sup> *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2.

<sup>13</sup> Los fabricantes de almidón elevaron el 10 de agosto de 1843 una enérgica petición reclamando al gobierno el restablecimiento de la prohibición de importar el artículo que elaboraban; JOSÉ M. MARILUZ URQUIJO, *Estado e industria, 1810-1862*, Buenos Aires, Ediciones Macchi, 1972, pp. 135-138.

ribera constituía una excepción<sup>14</sup>. El aumento del intercambio comercial, y el consiguiente incremento del tráfico portuario, significaban un crecimiento en la demanda de bienes y servicios que estos industriales podían proveer. Esta relación complementaria ya había sido puesta de manifiesto con un decreto del 19 de marzo de 1834, que se hizo eco de los perjuicios que soportaban los armadores y cargadores a raíz “del abandono y decadencia en que se halla el ramo de construcción naval”<sup>15</sup>. En estas condiciones, la ley de Aduana para 1836 había alentado la importación de materias primas e insumos necesarios para la construcción y reparación de embarcaciones estableciendo el arancel mínimo (5%) para la importación de maderas<sup>16</sup>, y permitiendo el transbordo y reembarco en los buques menores de la carrera, para los puertos situados de cabos adentro, de “todo artículo de guerra, alquitrán, brea, cabuyería, anclas, cadenas de buques, motones, cuadernales, obenques y demás de esa especie para proveer buques”<sup>17</sup>. De modo análogo procedería la reforma arancelaria impulsada pocos años después en Gran Bretaña por

<sup>14</sup> Para una reseña de antecedentes relativos a este sector de la industria porteña en la segunda mitad del siglo XVIII, véase GUILLERMO FURLONG S. J., *Artisanos argentinos durante la dominación hispánica*, Buenos Aires, Editorial Huarpes, 1946, pp. 241-248.

<sup>15</sup> El citado decreto, suscripto por el gobernador Viamonte, disponía: “Art. 1º- Todo propietario, luego que ajuste o contrate la carena de su buque con algún individuo de maestranza, presentará la contrata escrita a la Comandancia de Matrículas, para obtener su *visto bueno*, y las órdenes subsiguientes al Comandante de Arsenales, y en su defecto al del Pontón estacionado en la Boca del Riachuelo. Art. 2º- Concluida la carena, el maestro encargado de ella dará parte a la Comandancia de Matrículas, la que en el acto dispondrá un prolijo reconocimiento para asegurarse del buen estado de la obra. Art. 3º- El propietario de un buque en carena si sospechare o desconfiare de la mala ejecución de los trabajos que se hacen en su buque, representará a la Comandancia de Matrículas a quien incumbe ordenar inmediatamente un reconocimiento facultativo. Art. 4º- Para proceder a los reconocimientos facultativos, la Comandancia nombrará una Comisión compuesta, de un oficial de la Marina, un cabo de la sección de carpinteros y otro de la de los calafates, y su fallo será inapelable”. El artículo sexto establecía además que “todo maestro de ribera, que se encargue de la carena de buques, será responsable del trabajo de su ramo en todos sus detalles”, y el artículo séptimo disponía que cuando la Comisión facultativa “declare malo cualquier trabajo el maestro encargado de la obra y los que lo acompañaren están obligados a volverlo precisamente a practicar a su costa, reservándose la Comandancia hacer más extensiva la pena, según la malicia del hecho, con arreglo a lo prescripto por la ordenanza de arsenales”; *Registro Oficial de la República Argentina...*, cit., t. II, p. 320.

<sup>16</sup> Ley del 18 de diciembre de 1835, capítulo primero, art. 3º, en MARILUZ URQUIJO, *Estado e industria...*, cit., p. 114.

<sup>17</sup> Ley del 18 de diciembre de 1835, capítulo tercero, art. 8º, en MARILUZ URQUIJO, *Estado e industria...*, cit., p. 117.

Robert Peel, procurando el gravamen más bajo posible para alentar la construcción naval<sup>18</sup>.

Otro elemento que subrayaba la singularidad de los carpinteros de ribera entre los demás artesanos e industriales de Buenos Aires fue la permanente demanda que de sus servicios sostuvo el Estado, para mantener operativa a la escuadra de guerra. De esta forma, los carpinteros de ribera se veían indirectamente beneficiados por una estructura arancelaria que favoreciera la liquidez fiscal.

## 2. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Desde 1841 hasta 1844, el promedio anual de buques mercantes extranjeros que arribaron al Puerto de Buenos Aires fue de quinientas doce naves, distribuidas de acuerdo con sus banderas, de la siguiente forma:

<i>Bandera</i>	<i>Promedio anual</i>
Británicos	100
Estadounidenses	88
Españoles	59
Brasileños	56
Sardos	47
Franceses	38
Daneses	37
Hamburgueses	22
Suecos	14
Prusianos	12
Bremenses	11
Lucenses	8
Belgas	4

<sup>18</sup> En 1842, *La Gaceta Mercantil* publicó un detalle de los rubros sujetos a reforma por el nuevo Plan de Hacienda de Peel. Entre ellos se incluían las “Maderas de Construcción – Quedan reducidos los derechos sobre las maderas extranjeras de 55 chelines por carga a 30 chelines, y después del 5 de abril de 1843, a 25 chelines; los [aplicados] sobre las canadinas, de 10 chelines a 1 chelín por carga. Esta es una de las reducciones más importantes que jamás se haya propuesto. La operación opresiva e injusta de los actuales derechos sobre maderas se hacía sentir por casi toda la comunidad. Los únicos que tienen un interés opuesto al cambio son unos cuantos navieros cuyas propiedades perderán algún tanto de valor por la reducción del precio de maderas, pero todo el que tenga un buque, una lancha o una casa que

Austríacos	3
Noruegos	3
Rusos	3
Holandeses	3
Portugueses	2
Oldemburgueses	1
De Kiphausen	1
<i>Promedio total anual</i>	<i>512</i>

Fuente: *La Gaceta Mercantil*<sup>19</sup>.

Además de los buques de ultramar y de cabotaje que operaban en el Puerto de Buenos Aires, un nutrido número de embarcaciones de pequeño porte se utilizaba para la carga y descarga de naves cuyo calado les impedía acercarse a la costa<sup>20</sup>. En el caso de los pasajeros, éstos debían efectuar un

---

construir saldrá ganando mucho”. Los derechos sobre otros “pertrechos navales” como el alquitrán y la trementina, disminuían de 15 chelines a 5 chelines el lastre y de 4 chelines y 4 peniques a 1 chelín el quintal, respectivamente; cfr. “Nuevo Arancel”, en *LGM*, año XIX, N° 5615, 31-5-1842, p. 2.

<sup>19</sup> No se incluyen los buques con bandera sarda, brasileña y otras empleados en el tráfico entre la Confederación y el Estado oriental, ni el número de buques nacionales; *LGM*, año XXII, N° 6530, 23-7-1845, p. 1.

<sup>20</sup> El francés Julien Mellet, llegado al Río de la Plata en 1808, comentaba que la ciudad de Buenos Aires no tenía otro inconveniente que el de carecer de agua suficiente para recibir grandes embarcaciones cargadas de mercaderías. Dada la falta de agua, los mercantes se veían obligados a anclar a tres leguas de distancia y recibir o remitir sus cargas mediante pequeñas embarcaciones; JULIEN MELLET, *Viajes por el interior de América Meridional*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1988, p. 27. Emeric Essex Vidal, llegado en 1816, explica que en una de sus vistas de Buenos Aires “los barcos aparecen en la rada interior, que forma un fondeadero comúnmente de dos brazadas de agua, entre la costa y un extenso banco de arena, que impide el acceso de barcos que requieran mayor profundidad, a menos de seis u ocho millas de la misma. En este fondeadero, llamado las balizas, entran inmediatamente los pequeños barcos, pero los más grandes aligeran parte de sus cargamentos en las embarcaciones del río, en la rada exterior, y luego entran en la interior para mayor seguridad y conveniencia; allí toman la mitad de la carga y vuelven a la rada exterior donde el resto les es traída por las embarcaciones pequeñas. Una de éstas, puede verse que regresa aligerada sobre el banco; pero barcos cargados no pueden entrar por esa parte, por falta de agua, y están obligados a pasar por un

transbordo de la nave que los traía a una embarcación auxiliar y luego pasar a uno de los carros que finalmente los transportaba a la orilla<sup>21</sup>. A falta de muelles u otras mejoras en el puerto de Buenos Aires, el transbordo de las cargas de importación o exportación a pequeñas embarcaciones continuaba

---

canal que va hacia el norte”; EMERIC ESSEX VIDAL, *Buenos Aires y Montevideo*, Buenos Aires, Emecé, 1999, p. 48. En el primer lustro de la década de 1820, un viajero inglés explicaba que “las embarcaciones se cargan y descargan con el auxilio de chalanas, llamadas aquí balandras”; UN INGLÉS, *Cinco años en Buenos Aires, 1820-1825*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986, p. 13. José Antonio Wilde señala que “a pesar del vasto movimiento comercial que existía ya en aquella época, [...] los medios de embarco y desembarco eran pésimos. Mucho sentimos tener que decir que a pesar del gran número de años que han transcurrido, muy poco se ha adelantado en este sentido, especialmente en cuanto a mercadería; se han cambiado, es verdad, las carretillas de entonces por carros de cajón, más altos, más anchos, y tirados al pecho, pero que no siempre sirven para salvar los efectos de la mojadura, y que nos cuestan un buen número anual de caballos que se ahogan en el largo y penoso trayecto que tienen que recorrer; agréguese a esto el tiempo precioso que esta dilatada operación hace perder”; JOSÉ ANTONIO WILDE, *Buenos Aires desde setenta años atrás*, Buenos Aires, Fondo Nacional de las Artes, 1998, p. 33.

<sup>21</sup> Un viajero inglés llegado al Río de la Plata relata que “la tarde del 2 de septiembre [de 1817] fondeamos en la rada exterior, siete millas frente a Buenos Aires. La rada exterior es fondeadero de los barcos de Su Majestad, pues no hay agua bastante en balizas interiores para barcos de mucho calado; y siendo muy peligroso andar en bote, con mal tiempo, la comunicación con la orilla se interrumpe a veces días enteros. Esto nos sucedió porque el viento era recio y no pudimos bajar hasta el día siguiente. El barco británico de guerra ‘Hyacin’, capitán Sharp, estaba anclado cerca de nosotros y por la mañana mister Warner y yo fuimos a tierra en uno de sus botes. Como había poca agua, la embarcación pudo solamente aproximarse a un cuarto de milla de la ribera y me sorprendió mucho este sistema curioso de desembarcar. Carretillas tiradas por dos caballos, uno montado por un indio de extraña catadura, se acercaron al bote en busca de pasajeros. El estado desvencijado de estos vehículos, contruidos de caña y abiertos en el fondo, expone al ocupante a empaparse antes de llegar a la orilla, de modo que más bien desalienta que anima, y cuando uno es arrastrado lentamente en el agua hacia la playa, se asemeja más a un criminal en víspera de salir de este mundo que a un viajero a punto de entrar en una gran capital”; SAMUEL HAIGH, *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1988, p. 20. Otros testimonios posteriores en HENRY BRACKENRIDGE, *Viaje a América del Sur*, t. I, Buenos Aires, Hyspamérica, 1988, p. 215; J. ANDREWS, *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1988, p. 24; ALCIDE D’ORBIGNY, *Viaje por América Meridional*, t. I, Buenos Aires, Emecé, 1998, p. 97; ARSÈNE ISABELLE, *Viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil 1830-1834*, Buenos Aires, Emecé, 2001, p. 73; JOHN PARISH Y WILLIAM PARISH ROBERTSON, *Cartas de Sudamérica*, Buenos Aires, Emecé, 2000, p. 324; WILLIAM MAC CANN, *Viaje a caballo por las provincias argentinas*, Buenos Aires, Taurus, 2001, p.142.



siendo el procedimiento habitual para el tráfico portuario<sup>22</sup>. En junio de 1845 *La Gaceta Mercantil* reprodujo de una publicación inglesa “los pormenores relativos a la situación comercial y política” del Río de la Plata:

la boca del río tiene 170 millas de ancho. Subiendo por él cerca de 200 millas llega el navegante a la ciudad de Buenos Aires o más bien al anclaje situado en su inmediación. Si el buque es grande tiene que anclar en la rada exterior a siete u ocho millas de la ciudad que es apenas visible desde dicho punto: esta rada admite buques de 15 a 16 pies de cala. Los buques extranjeros no suben por el río más allá de Buenos Aires por ser éste el único puerto de

<sup>22</sup> En julio de 1843 un aviso explicaba que el procedimiento de transbordos sucesivos continuaba empleándose: “Observación al Comercio. En los almacenes del que suscribe hay un número considerable de artículos almacenados y en depósito, de los cuales la mayor parte de los interesados le han autorizado para proponerlos al público en venta, muy particularmente artículos de embarco, los que vendidos en dicha casa se pueden dar al corriente de plaza saliendo más barato que todo otro artículo [q]ue se compre en el interior de la plaza, por las razones siguientes: como los dichos almacenes están en el centro o mitad del camino que hacen los carros desde las lanchas a los almacenes del centro pagan de flete la mitad; porque mientras un carro es despachado desde la lancha o la plaza chica, M[on]serrate o Plaza de Lorea este mismo carro descargando en dichos almacenes sacará 2, 4 y 6 viajes desde las lanchas a estos almacenes mientras no hace más que aquel viaje. Al carrero le hace más cuenta sacar de a bordo todo lo que pueda durante está abierta la Aduana, y después de cerrada seguir sus trabajos sin interrupción, y del otro modo se perjudican el lancharo, el barquero y el mismo carrero. El lancharo, porque pudiendo descargar la lancha en un día la demoran dos; el 2º porque pudiendo descargar en la mitad del tiempo requiere el doble y al 3º porque en vez de trabajar los carros todo el día no trabajan más que la mitad del tiempo hábil; y sobre todo, porque no siéndoles posible trabajar seguido en este río, a causa de las continuadas mareas, es preciso aprovechar el buen tiempo, aunque sea hasta la noche. Ahora dará la razón porque dando el artículo al precio corriente de plaza le sale al comprador más barato. –Supóngase la compra de una pipa de vino o bien de un canasto de loza, que ahorra el gasto de 30 y 40 pesos a los almacenes del centro: para demostrar haremos la cuenta siguiente: –Supongamos que se pagan treinta pesos de flete por la pipa desde las lanchas a dichos almacenes del centro, será 15 pesos hasta los almacenes de la Aduana: puesta aquí la pipa ahorra 15 pesos y si se remueve esta pipa de estos almacenes para los del centro, tiene que gastar el propietario vendedor 10 o 15 pesos por pipa de carro y 5 pesos por cargarla y el comprador 5 pesos por descargarla; luego esta suma de 25 pesos en pipa, reunida al flete que pagaría el comprador por esta pipa hasta la Aduana de vuelta, asciende a la suma de 35 o 40 pesos. –Por esta demost[ra]ción se ve claramente que les costaría de 30 a 40 pesos menos una pipa, o sea un canasto de loza que se compre en estos almacenes. Hecho este cálculo, el comerciante verá que aquí no se trata de alucinar porque no admiten dudas estas observaciones con la sola idea de poner al corriente al C[om]ercio para los que gusten aprovecharse de ellos”; en *LGM*, año XX, N°: 5949, 27-7-1843, p. 3.

entrada. Los barcos pequeños penetran hasta la rada interior, entre la cual y la exterior hay un banco de arena; anclan allí a una o dos millas de distancia de la ciudad, desde donde presenta Buenos Aires un golpe de vista pintoresco, ocupando una extensión de dos millas en la suave eminencia que guarnec[e] la orilla del río. [...] El modo de desembarcar es curioso: el bote procedente del buque tiene rara vez agua suficiente para arribar a la orilla, y al llegar a una distancia de cuarenta o cincuenta varas es asediado por una multitud de carretas que están siempre a la mira por pasajeros. [...] Las mercancías desembarcadas por medio de estos carros sufren frecuentes averías<sup>23</sup>.

En estas condiciones, la expansión del comercio marítimo o fluvial incrementaba la demanda de fletes y, con ella, la de embarcaciones. Asimismo, dadas las características de la navegación fluvial propia del tráfico de cabotaje y las condiciones en las que se realizaba el transbordo de mercaderías desde la costa a las naves de ultramar, una mayor afluencia de éstas implicaba una mayor demanda de embarcaciones más pequeñas<sup>24</sup>. En el renglón de naves menores a un bergantín<sup>25</sup>, la oferta de buques en el mercado local se nutrió de naves construidas en el extranjero<sup>26</sup>, en otros puertos nacionales<sup>27</sup> y en el mismo puerto<sup>28</sup>.

<sup>23</sup> El artículo fue extraído de *La Colmena* de Londres del último trimestre de 1844; *LGM*, año 22, N° 6511, 30-6-1845, p. 2.

<sup>24</sup> CLIFTON B. KROEBER, *The Growth of the Shipping industry in the Río de la Plata region, 1794-1860*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1957, p. 46.

<sup>25</sup> Entre las naves de ultramar que arribaban al Río de la Plata, el bergantín fue el tipo más frecuente durante la primera parte del siglo, seguido por las fragatas y las goletas; KROEBER, *op. cit.*, p. 46.

<sup>26</sup> Algunas de las numerosas embarcaciones ofrecidas a la venta o llevadas a remate de las que puede encontrarse noticia en *La Gaceta Mercantil* fueron el bergantín brasileño *Luisa*, de 201 toneladas (*LGM*, año XVIII, N° 5269, 8-3-1841, p. 3); el bergantín-goleta nacional *Fortuna*, de 112 toneladas y construido en Génova (*LGM*, año XVIII, N° 5324, 13-5-1841, p. 3); una lancha y un bote pertenecientes a la barca rusa *Hoppat* (*LGM*, año XIX, N° 5506, 7-1-1842, p. 3); el bergantín sardo *Il Ligure*, de 124 toneladas (*LGM*, año XX, N° 6033, 8-11-1843, p. 3); el bergantín sardo *Independiente* (*LGM*, año XXI, N° 6087, 18-1-1844, p. 3); y el bergantín-goleta danés *Alfredo*, de 119 toneladas (*LGM*, año XXII, N° 6584, 17-9-1845, p. 2).

<sup>27</sup> Por ejemplo, se ofrecieron a la venta en Buenos Aires las garandumbas *Rosario* y *Santa Rosa*, construidas en Corrientes; *LGM*, año XIX, N° 5613, 28-5-1842, p. 3; *LGM*, año XX, N° 6015, 17-10-1843, p. 3, y la goleta *Carmen*, construida en Santa Fe; *LGM*, año XX, N° 5888, 12-5-1843, p. 4.

<sup>28</sup> AURELIO GONZÁLEZ CLIMENT, *Historia de la Industria Naval Argentina*, Buenos Aires, AFNE, 1973, p. 81.

En efecto, la necesidad de contar con naves adaptadas a las especiales condiciones de la cuenca del Plata alentó a los carpinteros de ribera a producir naves ligeras, de poco calado y aparejo simple<sup>29</sup>. La construcción de este tipo de embarcaciones demandaba una inversión inicial limitada en materias primas e insumos, así como menos brazos, en una plaza caracterizada por la crónica escasez de mano de obra especializada y la desconfianza para emprender cualquier negocio distinto a la explotación ganadera<sup>30</sup>. Al respecto, la vinculación del flete de río con el negocio de exportación de productos pecuarios podía significar un elemento de aliento. En este contexto, entre 1840 y 1845 se construyeron en Buenos Aires goletas<sup>31</sup>, queches<sup>32</sup> y chalanas<sup>33</sup>. Asimismo, se construyeron naves auxiliares como lanchones<sup>34</sup>, balleneras<sup>35</sup> y

<sup>29</sup> Por su agilidad y versatilidad, ya en la segunda mitad del siglo XVIII las goletas eran empleadas para diversas tareas en la cuenca del Plata; véase GUILLERMO A. OYARZÁBAL, “La navegación en el Río de la Plata: una aproximación a las características náuticas y portuarias rioplatenses en la segunda mitad del siglo XVIII”, en HERNÁN A. SILVA (dir.), *Navegación y comercio rioplatense*, t. I, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades, Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, 1996, p. 82. De acuerdo con Kroeber, las balandras y las chalanas eran comunes entre los veleros de río a comienzos del siglo XIX, pero durante la década de 1840 fueron reemplazadas por el pailebot. Según el mismo autor, hasta la década de 1860 las naves más comunes para el comercio del estuario eran las balandras y las goletas; KROEBER, *op. cit.*, pp. 45-46.

<sup>30</sup> BURGÍN, *op. cit.*, pp. 333-337; JOSÉ M. MARILUZ URQUIJO, *La industria sombrerera porteña. 1780-1835. Derecho. Sociedad. Economía*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2002, pp. 149 y ss., y 235 y ss.

<sup>31</sup> Aviso de venta de “una goleta nueva, que hace 18 meses que está hecha, en Buenos Aires [...] del porte de 52 toneladas”, en *LGM*, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3; aviso de venta de “una goleta nueva, en el estado en que se halla en la grada de construcción [...] en el bajo”, en *LGM*, año XIX, N° 5507, 8-1-1842, p. 3; aviso de venta de una goleta “enteramente nueva, construida de los mejores materiales”, en *LGM*, año XXI, N° 6247, 17-8-1844, p. 3; un aviso en inglés ofreciendo el mismo barco, pero bajo la denominación de “paylebot” fue publicado en *LGM*, año XXI, N° 6252, 23-8-1844, p. 3.

<sup>32</sup> Aviso de venta del queche *Desierto*, “que estará listo dentro de pocos días, que se podrá ver en la Alameda”, en *LGM*, año XX, N° 5799, 19-1-1843, p. 3; y aviso de venta del mismo buque en *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3; aviso de venta del “queche nacional 9 de Julio, enteramente nue[v]o”, en *LGM*, año XX, N° 6004, 4-10-1843, p. 4.

<sup>33</sup> Aviso de venta de “una chalana superior recién construida”, en *LGM*, año XVIII, N° 5190, 19-11-1840, p. 2.

<sup>34</sup> Aviso de remate del “lanchón *Mercedes* todo nuevo, de lapacho y listo para navegar”, en *LGM*, año XVIII, N° 5319, 7-5-1841, p. 3.

<sup>35</sup> Aviso de venta de “una ballenera recién construida del mejor pino de Rusia de pulgada”, en *LGM*, año XX, N° 5976, 29-8-1843, p. 3; aviso de venta de “dos hermosas balleneras completamente aparejadas y recién construidas”, en *LGM*, año XXI, N° 6069, 23-12-1843, p. 3.

botes<sup>36</sup>. Las dimensiones de estas embarcaciones respondían a las necesidades de ligereza y maniobrabilidad que imponía la navegación en ríos abundantes en bancos, como se observa en el siguiente cuadro, que reúne las medidas disponibles de cuatro naves producidas durante este período:

<i>Tipo de embarcación</i>	<i>Eslora</i>	<i>Manga</i>	<i>Calado</i>
Goleta <sup>37</sup>	48 pies	13 pies con 4 pulgadas	4 pies con 2 pulgadas
Queche <sup>38</sup>	42 pies	14 pies	5 pies
Ballenera <sup>39</sup>	36 pies	12 manga	?
Ballenera <sup>40</sup>	35 pies	“a proporción”	?

En cuanto al porte de estas naves, sabemos que una goleta alcanzaba 52 toneladas<sup>41</sup>, mientras que el queche *Desierto* contaba con 20 toneladas<sup>42</sup>, y el queche *9 de Julio*, “18 a 20 toneladas”<sup>43</sup>. Los constructores ponían cuidado en obtener una de las características más preciadas para el tráfico fluvial, cual era un escaso calado: los avisos de venta señalaban especialmente que la goleta antes referida calaba “de siete a siete y media cuartas”<sup>44</sup>, y que el queche *Desierto* flotaba “en 5 cuartas de agua”<sup>45</sup>.

Si bien la capacidad de carga de estas naves era claramente reducida en comparación con la de las fragatas y bergantines mercantes de la época, resultaba suficiente para el comercio de la región, que tenía a la corambre vacuna como su principal mercadería. El cuadro siguiente condensa la

<sup>36</sup> A principios de 1843, el “constructor de botes y carpintero de ribera” Tomás Bruce anunciaba que ponía “en venta un bote nuevo, de una construcción de tamaño como para un buque de 150 a 200 toneladas”, en *LGM*, año XX, N° 5799, 19-1-1843, p. 3.

<sup>37</sup> *LGM*, año XXI, N° 6247, 17-8-1844, p. 3; en un aviso posterior en inglés se ofrecía el mismo buque como “paylebot”, *LGM*, año XXI, N° 6252, 23-8-1844, p. 3.

<sup>38</sup> *LGM*, año XX, N° 5799, 19-1-1843, p. 3; véase además *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>39</sup> *LGM*, año XXI, N° 6139, 2-4-1844, p. 3.

<sup>40</sup> Aviso de venta de una ballenera, en *LGM*, año XX, N° 5976, 29-8-1843, p. 3.

<sup>41</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3.

<sup>42</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>43</sup> *LGM*, año XX, N° 6004, 4-10-1843, p. 4.

<sup>44</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3.

<sup>45</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

información disponible sobre el porte y la capacidad de carga de tres diferentes tipos de naves construidas en Buenos Aires:

En el caso de la chalana, si bien desconocemos su porte, podemos calcular que su capacidad de carga era de entre 6,70 y 9 toneladas<sup>49</sup>. Por otra parte, el hecho de que en los otros dos casos la capacidad de carga de las naves ofrecidas se midiera en cantidad de cueros y no con medidas usuales de peso, destaca el vínculo que existía entre el negocio de exportación de cueros y la producción local de embarcaciones.

### 3. LA REPARACIÓN NAVAL

Los buques de la época, tanto de ultramar como de cabotaje, requerían cuidados constantes a causa del deterioro que la madera sufría bajo los efectos del agua y del clima. Asimismo, la ~~proma o un ocasional encuentro~~ con naves hostiles podían dañar las embarcaciones. De este modo, la navegación mercante requería de los servicios de carpinteros especializados en la construcción y reparación de buques para poner a punto la nave arribada antes de emprender un nuevo viaje<sup>50</sup>. En virtud de ello, el crecimiento del

Tipo de embarcación	Porte
Goleta	52 toneladas
Queche	20 toneladas
Chalana	?

<sup>46</sup> LGM, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3.

<sup>47</sup> LGM, año XX, N° 1°-4-1843, p. 3.

<sup>48</sup> LGM, año XVIII, N° 5190, 19-11-1840, p. 2.

<sup>49</sup> Un quintal equivalía a 100 libras, y 2.211 libras equivalían a una tonelada; cfr. FELIPE SENILLOSA, *Memoria sobre los pesos y medidas*, Buenos Aires, Imprenta de Hallet y Ca., 1835, pp. 22 y 24.

<sup>50</sup> La capacidad técnica de la industria local para efectuar reparaciones era un elemento de atracción a los puertos, como muestra el siguiente aviso: "Carril Naval en la Isla de Santo Tomás. Hace tres años se formó una Sociedad en la isla dinamarquesa de Santo Tomás, con el objeto de construir un carril marítimo, capaz de alzar buques del porte de 1,000 toneladas. Se enviaron de Inglaterra ingenieros y toda la maquinaria para su construcción. Ya se haya concluido, no habiéndose perdonado gasto alguno por los directores para su más fuerte y

movimiento marítimo o fluvial implicaba también un aumento en la demanda de servicios de reparación por parte de los carpinteros de ribera<sup>51</sup>.

### 3. a. *La reparación de naves mercantes*

Entre ambos bloqueos, sabemos que al menos una zumaca<sup>52</sup>, tres queches<sup>53</sup>, una balandra<sup>54</sup> y una ballenera<sup>55</sup> fueron carenados o renovados y ofrecidos a la venta o a remate:

---

perfecta construcción; personas idóneas, después de un examen detenido y de haber presenciado la operación práctica de su eficacia, lo consideran en todas sus partes igual a cualquier carril marítimo en Europa o los Estados Unidos. El puerto de Santo Tomás es seguro, cómodo y de fácil entrada a los buques de la mayor capacidad; y todos los materiales necesarios de la mejor clase para la reparación de buques, se hallan constantemente de venta a precios moderados. Los artesanos son tan hábiles como los que se pueden encontrar en otras partes, y los gastos de reparación más moderados que en cualquiera otro puerto de las Islas Occidentales. Se invita a los capi[ta]nes de buques que hayan sufrido algunas averías y se hallen en la precisión de hacer escala a un puerto sur para hacer reparaciones, que tomen en consideración las muchas ventajas de que goza Santo Tomás, no tan sólo respecto a las facilidades y prontitud con que pueden completar sus reparaciones, pero también por la certidumbre de encontrar allí todo lo preciso y necesario para efectuarlas a precios muy aproximados a los que costarían en los puertos principales de este país. James H. Hicks. Boston, Febrero 7 de 1844"; *LGM*, año XXI, N° 6201, 10-6-1844, p. 2.

<sup>51</sup> En la primera mitad de la década de 1820 el testimonio de un extranjero registra la concentración de la actividad de reparación naval en la zona de Barracas, donde se componían "goletas y barquichuelos"; UN INGLÉS, *op. cit.*, p. 12.

<sup>52</sup> Aviso de venta de "la zumaca nacional *Gertrudis* recién carenada y en aptitud para emprender cualquier viaje sea dentro de los ríos o alta mar", en *LGM*, año XXI, N° 6133, 26-3-1844, p. 4.

<sup>53</sup> Aviso de venta del "queche *Esperanza* listo para navegar, de porte de 10 toneladas, con bote: recién carenado, dos cadenas con sus anclas, un redondo, gavia, trinquetilla nueva, trinquete mayor, foque regular, cocina, etc.", en *LGM*, año XVIII, N° 5302, 17-3-1841, p. 3. Aviso de remate del "queche *Alejandro*" y del "queche *Angelita*", ambos "recién carenados", en *LGM*, año XXII, N° 6463, 9-5-1845, p. 3.

<sup>54</sup> Aviso de venta de "la balandra conocida por la *Cipriana* renovada de borda a quilla", en *LGM*, año XVIII, N° 5329, 21-5-1841, p. 1; y aviso de remate de esta misma embarcación, en *LGM*, año XVIII, N° 5338, 3-6-1841, p. 3.

<sup>55</sup> Aviso de venta de "la ballenera *Eleonora*", en *LGM*, año XXII, N° 6463, 9-5-1845, p. 3.

<sup>56</sup> *LGM*, año XXI, N° 6133, 26-3-1844, p. 4. La zumaca sarda *Gertrudis* aparece en 1840[?] con el número de matrícula 3, 61 toneladas y Felipe Lavallol como propietario; cfr. Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), Sala X, Marina. Matrículas de bergantines, polacras, goletas y pailebots 1841-1855, 36-8-1, [f. 11]. En 1841, el Libro de matrículas de cabotaje registra a la zumaca *Gertrudis*, aunque asignándole 51 toneladas. También consigna que esta nave “fue des[h]echa”; cfr. AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 46, asiento núm. 3 (3-5-1841). El mismo asiento, pero indicando un porte de 61 toneladas, figura en AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 74-75.

<sup>57</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5329, 21-5-1841, p. 3. En 1841, el propietario de esta balandra de 35 toneladas era Prudencio Dolz o Dolz; AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 280, matrícula núm. 258 (1841), y AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 198-199.

<sup>58</sup> *LGM*, año XXII, N° 6463, 9-5-1845, p. 3. Este queche había llevado el nombre *Nueva Esperanza*, y su propietario era Gabriel J. Tuduri; AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-1, [f. 51], matrícula núm. 58 (4-7-1841), y AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, f. 214, matrícula núm. 58 (3-5-1841). Mudado su nombre por el de *Angelita*, permaneció en manos de Tuduri Bautista Acosta o Costa y José o Domingo Squilache; AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 170-171.

<sup>59</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5302, 17-4-1841, p. 3; en 1841, el Libro de matrículas de cabotaje registraba al queche *Esperanza*, de 11 toneladas, y a Juan Lebas o Sebas como su propietario; cfr. AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 284, asiento núm. 268 (1841). También en AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, f. 200.

<sup>60</sup> *LGM*, año XXII, N° 6463, 9-5-1845, p. 3.

<sup>61</sup> *LGM*, año XXII, N° 6463, 9-5-1845, p. 3.

Tipo de nave	Nombre	Reparación	
Zumaca <sup>56</sup>	<i>Gertrudis</i>	recien carenada”	61 t
Balandra <sup>57</sup>	<i>Cipriano</i>	renovada de borda a quilla”	35 t
Queche	<i>Angelita</i>	recien carenad[o]”	15 t
Queche	<i>Esperanza</i>	recien carenad[o]”	10 t
Balandra <sup>60</sup>	<i>Alejandra</i>	recien carenad[o]”	
Balandra <sup>61</sup>	<i>Blanca</i>	recien carenad[al]”	6 t

Con excepción de la zumaca, el porte reducido de las demás naves coincide con el de las construidas en Buenos Aires y mencionadas en el punto anterior. Por otra parte, la única mención acerca de la capacidad de carga de las naves citadas corresponde a la de la balandra *Cipriana* y, una vez más, se encuentra medida en cantidad de cueros.

### 3. b. *La reparación de naves de guerra*

La convención Arana-Mackau significó para Fructuoso Rivera y los exiliados unitarios la pérdida del apoyo de la escuadra francesa y del dominio que ejerció en las aguas del Plata y del Paraná inferior<sup>62</sup>. El 27 de diciembre de 1840 Rosas declaró a la Legislatura que “una escuadrilla se prepara con actividad. Pronto dominarán nuestros buques de guerra las aguas del Paraná y Uruguay”<sup>63</sup>.

En el rubro de las reparaciones, los carpinteros de ribera brindaron un servicio vital a la escuadra de la Confederación durante el período de nuestro interés. En los últimos meses de 1840, los carpinteros de ribera fueron contratados por el Estado para diversas actividades. Juan Trello compuso la falúa del Riachuelo<sup>64</sup>; por su parte, Jorge Brown efectuó “composturas en el bergantín de guerra *Eloísa*”<sup>65</sup> y “obra de carpintería en el bergantín de guerra *San Martín*”<sup>66</sup>.

<sup>62</sup> TEODORO CAILLET-BOIS, *Los marinos durante la dictadura, 1841-1852*, Buenos Aires, 1935, pp. 13-14; RICARDO PICCIRILLI, *Lecciones de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, pp. 247-248.

<sup>63</sup> *Diario de Sesiones...* cit., t. XXVII, N° 683, 1841, p. 14.

<sup>64</sup> Cuenta de la Tesorería General (en adelante, CTG) del 17 de noviembre de 1840, en *LGM*, año XVIII, N° 5189, 18-11-1840, p. 1.

<sup>65</sup> CTG del 1° de diciembre 1840, en *LGM*, año XVIII, N° 5199, 2-12-1840, p. 2. El *Eloísa* era un barco ya viejo, confiscado pocos años antes cuando zarpaba clandestinamente para traficar esclavos e incorporado a la escuadra. Durante el reciente bloqueo, había permanecido fondeado en balizas interiores. Si bien fue rebautizado *Echagüe*, la marinería continuó llamándolo por su anterior nombre; CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 16-17.

<sup>66</sup> CTG de 23 de diciembre de 1840, en *LGM*, año XVIII, N° 52016 [sic], 26-12-1840, p. 2. El *San Martín* era un bergantín-goleta de 5 cañones, había sido echado a pique por su tripulación en el Arroyo de la China y sacado a flote por los franceses. Los términos de la convención Arana-Mackau dispusieron su restitución a la Confederación, así como la de la cañonera *Porteña*. Sin embargo, las fuerzas riveristas se negaron a entregarla a los franceses para su devolución a Buenos Aires y éstos entregaron en reemplazo el bergantín-goleta



Por entonces, la Confederación disponía del bergantín *Echagüe*, los bergantines-goleta *San Martín* y *Vigilante*, y las goletas y lanchones *Nieves*, *Salvaje*, *Entrerriana*, *Restaurador*, *Nacional* y *Manuelita*. Desde el 8 de febrero, la escuadra disfrutaría de dos inesperados aportes a su dotación: un ciudadano donó la goleta *Federación* y la goleta montevideana *Aguiar* se pasó a Buenos Aires, recibiendo el nombre de *Libertad*<sup>67</sup>. A partir de esta base, la Confederación tuvo que organizar una escuadra capaz de oponerse a la oriental<sup>68</sup>. El 3 de febrero el general Lucio Mansilla, jefe del Ejército unido de la Confederación, comunicó al brigadier general Guillermo Brown su nombramiento como comandante general en jefe de la escuadra de la República<sup>69</sup>.

Los barcos de Rivera estuvieron listos antes que los de Buenos Aires, y en febrero de 1841 el gobierno montevideano autorizó con un decreto el corso y declaró buena presa todo barco argentino<sup>70</sup>.

Para fortalecer la escuadra, a mediados de febrero de 1841 se adquirió en Buenos Aires el bergantín austríaco *Zar Lazzar*, sobre el que se montaron 24 cañones y que, con el nombre de *General Belgrano*, arbolaría la insignia de Brown<sup>71</sup>.

En general, los buques disponibles no se encontraban en las mejores condiciones. Con excepción del *General Belgrano*, el *Echagüe* hacía agua, el *San Martín* estaba dañado y carecía de artillería suficiente, y tanto la goleta *Libertad* como la zumaca *Entrerriana* tenían un andar defectuoso<sup>72</sup>.

---

*Vigilante*; CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 17-18; véase la reseña de los datos de esta nave en PABLO E. ARGUINDEGUY, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, t. II, Buenos Aires, Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972, pp. 766-767.

<sup>67</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 16-18.

<sup>68</sup> Rivera contaba con dos ventajas. La inicial de que el bloqueo le había sido favorable, y la posesión de una escuadra, integrada por el bergantín *Pereyra*, el paquete *Luisa*, los pailebotes *Lavalle*, *Loba*, *Aguiar*, la cañonera *Porteña*, siete lanchones de un cañón casi todos, más cinco mercantes que se armaron para la ocasión: la corbeta *Sarandí*, el lugre *Constitución*, los bergantines-goleta *Montevideo* y *Yucutuyá*, y la goleta *Palmar*; CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 36-37.

<sup>69</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, p. 38.

<sup>70</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, p. 38.

<sup>71</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, p. 39; véase la reseña de los datos de esta nave en ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 761-765.

<sup>72</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 46-47.

Brown propuso que estas dos unidades fueran reemplazadas por una sola, que fuera comparable en prestaciones al *General Belgrano*. De la amplia oferta de buques mercantes surtos en la rada, se eligió la fragata *Kremlin*, construida en roble y botada en Boston hacía un año. Entre barco y parque, cuarenta carpinteros trabajaron simultáneamente sobre la *Kremlin*, ahora denominada *25 de Mayo*<sup>73</sup>.

A fines de marzo Brown se presentó frente a Montevideo. El comandante de la escuadra oriental John Coe permaneció al amparo de las baterías del puerto, hasta que el 24 de mayo salió y enfrentó al *General Belgrano*, al *Echagüe* y al *Vigilante*<sup>74</sup>. Esa noche, la tripulación de la *Palmar* se sublevó y entregó el buque a las autoridades porteñas. La nave se incorporó a la escuadra de la Confederación como la *9 de Julio*<sup>75</sup>.

Después del combate del 24 de mayo, la escuadra regresó a la rada bonaerense para reabastecerse y realizar reparaciones. En la segunda mitad de junio los trabajos de apresto se acercaban a su finalización. Felipe Plácido Vidal “y nueve carpinteros más” realizaron trabajos en la *25 de Mayo*<sup>76</sup>, a bordo de la cual Juan Wilson realizó también “trabajo de carpintero”<sup>77</sup>. Juan Trillia<sup>78</sup>, Pedro Lomardo y siete individuos más también trabajaron en la escuadra<sup>79</sup>. Entretanto, en mayo de 1841, Jorge Robinson recibió un pago de 280 pesos por “composturas de las balleneras de la Capitanía del Puerto”<sup>80</sup>.

El 3 de agosto la flotilla de la Confederación volvió a enfrentarse con la oriental, hundiendo la goleta *Rivera*<sup>81</sup>. Dos días después, los ocho buques de

<sup>73</sup> CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 47-48; véase la reseña de los datos de esta nave en ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 756-760. La anterior *25 de Mayo* pasó a llamarse *Republicano*; la reseña de los datos de esta nave, en ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 773-774.

<sup>74</sup> TEODORO CAILLET-BOIS, *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 1944, pp. 397-398.

<sup>75</sup> CAILLET-BOIS, *Historia Naval... cit.*, p. 399.

<sup>76</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos... cit.*, p. 59; CTG de 19 de junio de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5352, 21-6-1841, p. 2.

<sup>77</sup> CTG del 5 de julio de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5405, 26-8-1841, p. 2. Más tarde, Juan Wilson proveyó a la marina de “un palo de algarrobo”; CTG del 24 de julio de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5414, 7-9-1841, p. 2.

<sup>78</sup> CTG del 24 de julio de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5414, 7-9-1841, p. 2.

<sup>79</sup> CTG del 29 de julio de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5416, 10-9-1841, p. 2.

<sup>80</sup> CTG del 18 de mayo de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5330, 22-5-1841, p. 2.

<sup>81</sup> CAILLET-BOIS, *Historia Naval... cit.*, p. 400.

la escuadra fondearon en Los Pozos, donde se realizaron diversas reparaciones. El *General Belgrano* había encajado 25 impactos y tuvo que reemplazarse su verga de trinquete<sup>82</sup>.

Juan Bautista Baturico reparó diversas “averías en la ballenera de guerra *Bernardina*”<sup>83</sup>. Esta embarcación y la ballenera *Místico* integraron luego un convoy de 17 buques nacionales que salió del Arroyo de la China hacia Martín García, cuya llegada fue comunicada a Buenos Aires por el coronel Francisco Crespo en el mes de septiembre<sup>84</sup>.

Durante el mes de agosto, se registraron pagos a los carpinteros de ribera Juan Vidal, Juan Bautista Baturico, Jacinto Castelar, Gregorio Martínez, Pascual Oderigo u Odorico, Pancho Lama, Francisco Betijara o Botifora, José Goeta, Benito, Bartolo y Lorenzo Balarin, Joaquín Bustos y Juan Bautista Vermes<sup>85</sup>. Asimismo, los “maestros carpinteros” Juan Bautista Baturne y Juan Smith recibieron 480 pesos “por hechura de un mastelero”<sup>86</sup>.

En el mes de octubre, los carpinteros de ribera Juan Bautista Bature y Vicente Ibarzabal fueron remunerados “por trabajos y artículos de

<sup>82</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 65. El 20 de agosto, la Tesorería General registró un pago de 5.625 pesos al comerciante Juan Langdon “por una verga [d]e trinquete para el bergantín de guerra *General Belgrano*”; CTG del 20 de agosto de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5425, 22-9-1841, p. 2.

<sup>83</sup> CTG del 20 de agosto de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5425, 22-9-1841, p. 2. Entre 1841 y 1845 se emplearon ocho balleneras armadas en el patrullaje del Río de la Plata y bocas del Paraná y Uruguay. Se trataba de buques pequeños, muy maniobrables, arbolados a balandra o queche y aptos para cargas. También fueron utilizadas para el servicio de cargas entre la Ensenada, la rada de Buenos Aires, los puertos de San Fernando y Tigre, e interiores. Se caracterizaban por su casco “en tingladillo”, es decir por el modo en que se encontraban juntas las tablas de forro, superpuestas unas sobre otras, a la manera del empizarrado de un edificio; RICARDO PICCIRILLI, FRANCISCO L. ROMAY Y LEONCIO GIANELLO, *Diccionario Histórico Argentino*, t. I, Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas, 1953, p. 421. En 1845, el Estado compraría a Julián Truco “una ballenera [de] construcción de guerra”; CTG del 19 de febrero de 1845, en *LGM*, año XX, N° 6400, 20-2-1845, p. 3.

<sup>84</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 72.

<sup>85</sup> CTG de 21 de agosto de 1841, CTG del 23 de agosto de 1841 y CTG del 24 de agosto de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1; CTG del 25 de agosto de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5427, 24-9-1841, p. 1.

<sup>86</sup> CTG del 1° de septiembre de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5430, 28-9-1841, p. 1.

carpintería”<sup>87</sup> y “por jornales de carpintería en la marina”<sup>88</sup>, respectivamente. Por su parte, Jacinto Castelar, Roberto Gellenz y Gregorio Martínez recibieron un pago “por recomposición de la ballenera de guerra *Chacabuco*”<sup>89</sup>.

La escuadra riverista disponía de cuatro buques mayores de aparejo cruzado y se creía que pronto se les sumaría un bergantín de 18 cañones. Entretanto, la Confederación sólo disponía del *General Belgrano* y la *25 de Mayo*, por lo que hacia fines de septiembre Brown consideró indispensable la incorporación de un nuevo buque, por lo menos de la fuerza del bergantín esperado en Montevideo. Para ello, propuso adquirir el *Oscar*, bergantín sueco de madera de pino que portaba, montados, seis cañones fulminantes de a 12. Se pagaron 50 mil patacones por el *Oscar*, que fue enviado a Los Pozos, para que los carpinteros trabajaran sobre él, pasando a llamarse *San Martín*<sup>90</sup>. En noviembre, la Cuenta de la Tesorería General registra pagos al “maestro carpintero Juan Ducar, por su trabajo y el de 6 oficiales a sus órdenes”<sup>91</sup> y a Juan Bautista Berse “y tres oficiales carpinteros” por trabajos en este bergantín<sup>92</sup>. El alistamiento del buque tomó un mes, a pesar de los apremios del almirante, y para fin de octubre estaba casi pronto a recibir la artillería<sup>93</sup>. Los trabajos llegaron a término a principios de noviembre, y Brown se trasladó al *San Martín* el 10 de ese mismo mes<sup>94</sup>.

Por otra parte, Agustín Pavía trabajó en la “compostura de la balandra *Carmen*”<sup>95</sup>, Juan Bautista Baturie en “el apresto de la falúa del puerto”<sup>96</sup>, y Juan Whitaker efectuó obras “para la escuadra”<sup>97</sup>.

Hacia el 24 de noviembre la flotilla estaba nuevamente frente a Montevideo. El 9 de diciembre capturó la barca *Cagancha*, de 14 cañones,

<sup>87</sup> CTG del 8 de octubre de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5444, 15-10-1841, p. 2.

<sup>88</sup> CTG del 18 de octubre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5447, 20-10-1841, p. 2.

<sup>89</sup> CTG del 9 de octubre de 1841, en *LGM*, año XVIII, N° 5445, 16-10-1841, p. 2; véase la reseña de los datos de esta embarcación en ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 755-756.

<sup>90</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., pp. 72-73; véase la reseña de los datos de esta nave en ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 769-771.

<sup>91</sup> CTG del 6 de noviembre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5461, 9-11-1841, p. 1.

<sup>92</sup> CTG del 18 de noviembre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5470, 20-11-1841, p. 2.

<sup>93</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 75.

<sup>94</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 79.

<sup>95</sup> CTG del 10 de noviembre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5464, 13-11-1841, p. 1.

<sup>96</sup> CTG del 23 de noviembre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5475, 26-11-1841, p. 2.

<sup>97</sup> CTG del 20 de diciembre de 1841, en *LGM*, año XIX, N° 5494, 21-12-1841, p. 3.

que, reparada, pasó a llamarse *Restaurador*<sup>98</sup>. El 21 de diciembre Brown y Coe volvieron a enfrentarse con escasas consecuencias<sup>99</sup>. Los dos combates de diciembre de 1841 cerraron la campaña en el estuario. A continuación, la escuadra de la Confederación permanecería más de dos meses en la rada de Buenos Aires, reparando averías.

En enero de 1842, el “maestro carpintero” Leonardo Pavía y los “varios carpinteros a sus órdenes” fueron remunerados por sus jornales en la marina, así como el carpintero Juan Baturiet, “por su trabajo en la compostura de la falúa del puerto y otras embarcaciones”<sup>100</sup>. Sabemos que se repuso a la *9 de Julio* un ancla perdida frente a la costa oriental, y se realizaron cambios de piezas de artillería en el *San Martín* y otros buques; además se reparó un importante recorrido en el *Echagüe*<sup>101</sup>. Por su parte, Juan Whitaker realizó “obras en el apresto de la goleta *Paula* y bergantín *San Martín*”<sup>102</sup>, Juan Bautista Berze o Berse, por “artículos y trabajos de carpintería en los buques de guerra” y “por su trabajo y el de siete oficiales bajo su dirección en el apresto de la escuadra”<sup>103</sup>; el “maestro carpintero de ribera” Leonardo Pavía percibió un pago “por jornales de 8 de su clase”<sup>104</sup>. Entre el 17 y el 19 de enero un temporal se abatió sobre la costa: la zumaca *Entrerriana* quedó destruida, por lo que se alistó al *Vigilante* para su reemplazo, en tanto se adquiriría un nuevo barco<sup>105</sup>.

El 12 de febrero se compró la goleta estadounidense *Molaeska*, para reemplazar a la *Entrerriana*. La *Molaeska* debía recibir el armamento de esta última, pero este artillado daría mucho que hacer. Brown escribió a Álvaro Alsogaray que, de acuerdo con “el maestro Carreras”<sup>106</sup>, dos cañones giratorios de a 16 irían mejor en colisa y no sobre un círculo, aunque el

<sup>98</sup> CAILLET-BOIS, *Historia Naval...* cit., pp. 401-402.

<sup>99</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., pp. 86-87.

<sup>100</sup> CTG del 3 de enero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5505, 5-1-1842, p. 2.

<sup>101</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 90.

<sup>102</sup> CTG del 13 de enero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5513, 15-1-1842, p. 2.

<sup>103</sup> CTG del 14 de enero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5514, 17-1-1842, p. 2; CTG del 24 de enero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5522, 26-1-1842, p. 2.

<sup>104</sup> CTG del 31 de enero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5529, 4-2-1842, p. 2.

<sup>105</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 93.

<sup>106</sup> No ha sido posible determinar a cuál de los carpinteros de ribera de apellido Carreras que se incluyen en la lista del Apéndice A se refiere la misiva.

almirante consideraba que esta última opción era más segura<sup>107</sup>. Por entonces, Carreras montó un nuevo cañón de bronce en el *San Martín*<sup>108</sup>.

En febrero, el “maestro carpintero” Leonardo Pavía recibió la remuneración por sus jornales, “los de otros oficiales que han trabajado en el bergantín de guerra *Vigilante*”<sup>109</sup> y “los de varios maestros subalternos, en buques de guerra”<sup>110</sup>.

Las Cuentas de la Tesorería General correspondientes a los meses de marzo y abril registran la demanda que el Estado hizo de los servicios del “maestro mayor de carpinteros de ribera” Leonardo Pavía y de otros oficiales bajo su dirección en buques de la escuadra<sup>111</sup>. En esos meses, también se registraron pagos a Juan Whitaker “por obras en la Capitanía del Puerto”<sup>112</sup> y al “maestro mayor de carpintería” Pedro Carreras y su hijo Pedro José “por trabajo en buques de guerra”<sup>113</sup>. Es de destacar que Pavía y sus operarios percibieron en esos meses la suma total de 21.988 pesos, 6 reales, equivalentes a casi 40 meses de sueldo del almirante Brown<sup>114</sup>. Juan Bautista Berse cobró 24.760 pesos “por sus jornales y los de otros de su oficio en la goleta de guerra *Molaeska*”, equivalentes a su vez a unos 44 meses de sueldo del almirante<sup>115</sup>.

<sup>107</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 91.

<sup>108</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 95.

<sup>109</sup> A Pavía se le abonan también 2.592 pesos, 4 reales “por maderas y otros artículos para dicho buque”; CTG de 5 de febrero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5532, 10-2-1842, p. 2.

<sup>110</sup> CTG del 25 de febrero de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5549, 29-2-1842, p. 2.

<sup>111</sup> CTG del 19 de marzo de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5567, 22-3-1842, p. 3; CTG del 16 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2; CTG del 23 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2; CTG del 26 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5592, 30-4-1842, p. 2.

<sup>112</sup> CTG del 6 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5577, 9-4-1842, p. 2.

<sup>113</sup> CTG del 23 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2.

<sup>114</sup> La cifra percibida por Pavía surge de sumar los montos detallados en CTG del 16 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2; CTG del 23 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2; CTG del 26 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5592, 30-4-1842, p. 2; se exceptuó del cálculo la suma de 20.247 pesos que incluían además del pago “por sus jornales, [y] los de varios oficiales bajo su dirección”, montos por la venta de maderas y artículos navales; CTG del 19 de marzo de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5567, 22-3-1842, p. 3. El sueldo de Brown, que ascendía a 560 pesos, aparece consignado a la cabeza de los oficiales en la lista de revista de noviembre y diciembre de 1841; cfr. CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 79.

<sup>115</sup> CTG del 18 de abril de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5587, 25-4-1842, p. 2.

Durante el mes de mayo se realizó el cambio de dos cañones en el *San Martín*<sup>116</sup>. Berse trabajó en buques del Estado<sup>117</sup>, y Pavía y otros carpinteros, en el lanchón de guerra *Audaz*<sup>118</sup>.

A fines de junio, la flotilla oriental, reducida a la barca *Constitución*, el bergantín *Pereira* y una goleta, se hizo a la vela al mando de José Garibaldi. Su misión consistía en remontar el Paraná y llevar armamento a la provincia de Corrientes,alzada contra Rosas, y evitar el paso de tropas y pertrechos de Oribe entre Santa Fe y Entre Ríos<sup>119</sup>. El gobierno de Buenos Aires destacó a la escuadra en busca de la oriental y el 15 de agosto de 1842 la flotilla riverista fue destruida en la batalla de Costa Brava<sup>120</sup>.

En 1843, Juan Wilson y Agustín Pavía efectuaron trabajos en la escuadra<sup>121</sup>; el primero, particularmente en la “compostura de una ballenera”<sup>122</sup>. Durante la primera mitad del año, Mariano Carreras efectuó la “recomposición de 5 lanchas de guerra”<sup>123</sup> y construyó una falúa para el Resguardo<sup>124</sup>.

A mediados de agosto de 1843 el Estado adquirió el pailebot *Carmelita*, que fue armado y rebautizado *Arroyo Grande*<sup>125</sup>. En los meses siguientes, Agustín Pavía efectuó reparaciones en dicho buque<sup>126</sup> y Juan Wilson hizo trabajos de “carpintería de ribera y obra blanca” a bordo del bergantín *General Echagüe*<sup>127</sup>. El *Vigilante* y el *Arroyo Grande* fueron despachados para la Colonia, con la misión de recorrer la costa hasta el Santa Lucía, impedir el embarque de ganado y perseguir dos balleneras que habían salido de Montevideo hacia el norte<sup>128</sup>. Por entonces, Jaime Moore se ocupó de la compostura del bergantín *Republicano*<sup>129</sup>.

<sup>116</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 100.

<sup>117</sup> CTG del 4 de mayo de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5598, 9-5-1842, p. 3.

<sup>118</sup> CTG del 7 de mayo de 1842, en *LGM*, año XIX, N° 5605, 17-5-1842, p. 2.

<sup>119</sup> CAILLET-BOIS, *Historia Naval...* cit., p. 403.

<sup>120</sup> CAILLET-BOIS, *Historia Naval...* cit., p. 404.

<sup>121</sup> CTG del 19 de septiembre de 1843, en *LGM*, año XX, N° 6993, 20-9-1843, p. 3.

<sup>122</sup> CTG del 22 de septiembre de 1843, en *LGM*, año XX, N° 6996, 23-9-1843, p. 4.

<sup>123</sup> CTG del 1° de febrero de 1844, en *LGM*, año XXI, N° 6091, 3-2-1844, p. 1.

<sup>124</sup> CTG del 13 de abril de 1844, en *LGM*, año XXI, N° 6148, 15-4-1844, p. 2.

<sup>125</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 167.

<sup>126</sup> CTG del 16 de octubre de 1844, en *LGM*, año XXII.

<sup>127</sup> CTG del 6 de diciembre de 1844, en *LGM*, año XXII, N° 6339, 7-12-1844, p. 1.

<sup>128</sup> CAILLET-BOIS, *Los marinos...* cit., p. 226.

<sup>129</sup> CTG del 10 de diciembre de 1844, en *LGM*, año XXII, N° 6342, 11-12-1844, p. 2.

Durante 1845, Agustín Pavía realizó “obra de carpintería” en el bergantín *Vigilante* y en los lanchones *Buscavida*, *Espinillo* y *Belgrano*<sup>130</sup>. Asimismo, reparó el “lanchón de guerra *Manuelita*”<sup>131</sup>. Juan Atkinson y David Arger recibieron jornales por trabajos de carpintería en la goleta *9 de Julio*<sup>132</sup>. Más tarde, Pedro Carreras realizó obras en “diferentes buques de la escuadra” y reparó “la Casilla del camino del Riachuelo”<sup>133</sup>. Por último, Ángel Parodi efectuó obras en la goleta *9 de julio*<sup>134</sup>.

#### 4. LOS MATERIALES

Pese a un exagerado aserto hecho suyo por *La Gaceta Mercantil*, al publicar un artículo que detallaba la construcción de un bote de goma, en el sentido de que “parece cosa decidida que la madera se va a suprimir”<sup>135</sup>, este material continuó siendo por mucho tiempo irremplazable en la construcción naval. En la década de 1840 el 90% de los barcos mercantes del mundo se construían con madera<sup>136</sup>. El libro primero de matrículas del cabotaje nacional, que comprende los registros efectuados desde marzo de 1841 hasta julio de 1845, contiene sólo dos asientos correspondientes a sendas goletas de hierro, cuya singularidad muestra su carácter excepcional<sup>137</sup>.

El exiguo arancel establecido para la importación de maderas<sup>138</sup> alentaba el regular arribo a Buenos Aires de cargas de madera desde las provincias del Litoral y de ultramar, lo que posibilitaba el acceso de los carpinteros de ribera a la materia prima fundamental para la construcción de embarcaciones.

<sup>130</sup> CTG del 5 de febrero de 1845, en *LGM*, año XXII, N° 6388, 6-2-1845, p. 2.

<sup>131</sup> CTG del 12 de febrero de 1845, en *LGM*, año XXII, N° 6394, 13-2-1845, p. 2.

<sup>132</sup> CTG del 14 de marzo de 1845, en *LGM*, año XXII, N° 6420, 15-3-1845, p. 2.

<sup>133</sup> CTG del 26 de mayo de 1845, en *LGM*, año XXII, N° 6483, 27-5-1845, p. 3.

<sup>134</sup> CTG del 9 de junio de 1845, en *LGM*, año XXII, N° 6495, 10-6-1845, p. 2.

<sup>135</sup> “Bote nuevo”, en *LGM*, año XXI, N° 6077, 5-1-1844, p. 2.

<sup>136</sup> T. K. DERRY Y TREVOR I. WILLIAMS, *Historia de la Tecnología*, 17ª edición, México, FCE, 1998, p. 538.

<sup>137</sup> Los registros corresponden a la goleta *Changadora*, de 62 toneladas y perteneciente a Eduardo Lumb (1844) y a la goleta *Ignacita*, de 55 toneladas y perteneciente a Carlos Taileor (1845); AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional 1841-1845, 36-8-2, fs. 156 y 157.

<sup>138</sup> Véase nota 16.



Las fuentes relativas a la labor de los carpinteros de ribera porteños muestran el extenso uso que hicieron de maderas tanto autóctonas como importadas. Las maderas vernáculas aprovechadas fueron algarrobo<sup>139</sup>, lapacho<sup>140</sup>, urunday<sup>141</sup> y viraró<sup>142</sup>. De las importadas, se registra el empleo de roble de Danzig<sup>143</sup> y de diversas coníferas, como pino del Báltico<sup>144</sup>, pino de Rusia<sup>145</sup> y pino norteamericano<sup>146</sup>. A través de la prensa también se ofrecía, en marzo de 1841, a los “carpinteros de obra blanca y a los constructores de buques”, pino “de superior calidad”<sup>147</sup>, y se anunciaba a los “carpinteros y barqueros” que se encontraba a la venta “una partida de cedro garantido de la mejor calidad que haya venido al país”<sup>148</sup>. La madera de coníferas, procedente de áreas que disponían de un excedente de producción como los países del Báltico y los Estados Unidos, aunque menos duradera que las maderas duras empleadas en astilleros británicos, resultaba más barata<sup>149</sup>.

Algunas maderas se preferían para la fabricación de determinadas piezas de las naves a construir, por sus cualidades particulares. Tomás Bruce explicaba en su aviso de venta del queche *Desierto* que dicha nave

<sup>139</sup> La Cuenta de la Tesorería General del 24 de julio de 1841 registra un pago a Juan Wilson “por un palo de algarrobo” para la marina; *LGM*, año XVIII, N° 5414, 7-9-1841, p. 2.

<sup>140</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3; *LGM*, año XVIII, N° 5319, 7-5-1841, p. 3.

<sup>141</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5335, 31-5-1841, p. 3.

<sup>142</sup> La Cuenta de la Tesorería General del 6 de octubre de 1841 registra un pago al oficial cajero del Parque “por madera viraró para la Escuadra”, en *LGM*, año XVIII, N° 5444, 15-10-1841, p. 1.

<sup>143</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>144</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>145</sup> *LGM*, año XX, N° 5976, 29-8-1843, p. 3. Otro aviso decía “Se vende. Maderas y toda clase de efectos navales, a los precios mas bajos posible. Los que deseen comprar pino de Rusia de la mejor calidad bien sea en la Boca del Riachuelo, o en el pueblo, ocurran a la casa núm. 110 calle de Balcarce casa de Vicente Casares e hijos”; *LGM*, año XX, N° 5931, 6-7-1843, p. 4.

<sup>146</sup> *LGM*, año XXI, N° 6077, 8-1-1844, p. 1; *LGM*, año XXI, N° 6200, 18-6-1844, p. 2.

<sup>147</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5285, 27-3-1841, p. 3.

<sup>148</sup> *LGM*, año XX, N° 5865, 12-4-1843, p. 3.

<sup>149</sup> Después de 1849, la marina mercante estadounidense experimentaría un repentino auge y amenazaría arrebatar el negocio del transporte a los buques británicos merced a sus barcos de madera de coníferas, más baratos aunque menos duraderos que los buques de maderas duras procedentes de astilleros británicos; DERRY Y WILLIAMS, *op. cit.*, p. 534.

es de la construcción de ballenera, construido de pino del Báltico de una pulgada de grueso, 8 vigas gruesas de roble de Dantzick [*sic*] de tres pulgadas de ancho por un cuarto de grueso[,] la encorvadura por vapor y clavado con clavos de Suecia: con cubierta fuerte y la escotilla cómoda<sup>150</sup>.

El inventario formado a raíz del fallecimiento ocurrido en 1843 de uno de los carpinteros de ribera citados en el Apéndice A, el siciliano Leonardo Pavía, nos brinda la oportunidad de asomarnos al taller de uno de estos industriales. Entre sus existencias se encontraron 167 y media piezas de vuelta y 17 camas de algarrobo, 738 varas de tablas de laurel, una quilla de peteribí, una tabla de lapacho, perchas de pino y doscientas varas de tablas de sauce<sup>151</sup>.

El desguace de buques proporcionaba piezas para ser luego recicladas por los carpinteros de ribera<sup>152</sup>. Otras herramientas circulaban en el mercado local de artículos navales, como ocho curtas “de fierro de 26 pies de largo, 5

<sup>150</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>151</sup> Tasación de los bienes del finado don Leonardo Pavía y hermano que se hallan en la barraca de la Boca del Riachuelo, efectuada por el carpintero de ribera Mariano Carreras, Buenos Aires, 31 de agosto de 1843, en AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), N° 7404, f. 22.

<sup>152</sup> Por ejemplo, se anunciaban ventas o remates como los que siguen: “Por R. G. Arriola. En la Alameda. El martes 11 del corriente a las 12 en punto de la mañana se rematarán indispensablemente a la mejor postura, por disposición del Tribunal de Comercio, todos los artículos siguientes, salvados de la Barca Española *Gran Canaria* naufragada en este Puerto; a saber –Varias anclas y anclotes de diferentes tamaños, 3 cadenas de 90, 80 y 45 brazas por 14 y 12 líneas de diámetro, vergas, masteleros, mitad del palo mesana y varias tablas, botalones, cangrejos, botavara, y bar[r]aganetes: porción de piezas correspondientes al velamen, jarcias, fusiles, y 32 planchas de cobre; alguna motonería y algunas cadenas de jarcia, 1 lancha, 2 botes, y porción de otros útiles que estarán a la vista y será largo detallar. En seguida se rematarán también a la más alta postura de otra pertenencia [...] 4 cubos de madera y 1 cruceta de cofa, 2 cadenas nuevas para buques de cabotaje, 2 vergas de gavia y un pedazo de mastelero de id., [...] muchas curtas [...] También se rematarán –2 palos mayores correspondientes a un bergantín como de 280 toneladas”; *LGM*, año XXI, N° 6192, 8-6-1844, p. 3; “Tomás Gowland y Ca. at the Alameda, on Friday 14th inst., at 10 o’clock, a. m., will be sold by public auction, in customary lots, all the sails, rigging, blocks, masts, spars, long boat, jolly boat, and all the other appurtenances of the said brig *Emma*. Her hull, which is coppered and copper fastened, of 130 tons, will be sold in a separate lot, as it lays in the inner roads, together with two chains and anchors, suitable for the vessel, 2 masts, bowsprit, caboose and caprose house. The hull will be sold at 12 o’clock”; *LGM*, año XXII, N° 6391, 10-2-1845, p. 3; “Por Thomas Gowland. En la Alameda. El sábado 27 del entrante octubre a las 11, se ha de rematar por orden del Tribunal de Comercio a la mejor postura en un solo lote. El bergantín goleta dinamarqués nombrado *Alfredo*, de porte de 119 toneladas, forrado y clavado en cobre, con un inventario de todo lo necesario para navegar a cualquier destino. Al mismo tiempo. Se

de alto y 7 de ancho que sirvieron para levantar y poner a flor la Barca española *Joven Mariana*<sup>153</sup>.

## 5. CONCLUSIONES

Los carpinteros de ribera constituyeron una excepción dentro de la industria porteña. La oferta de bienes y servicios que proveían era complementaria al comercio de ultramar, por lo que la expansión del tráfico, a diferencia de lo que ocurría con los demás rubros de la industria local, significaba un incremento en la demanda de sus productos y servicios.

Durante el período que medió entre el bloqueo francés y el anglofrancés, los carpinteros de ribera porteños construyeron naves de porte inferior al de bergantín. La menor magnitud de la inversión inicial y de la demanda de mano de obra especializada requeridas para construir dichas naves, así como la necesidad de embarcaciones adecuadas a la navegación fluvial en la cuenca del Plata y las tareas de transbordo de mercaderías entre la costa y los buques de ultramar, ayudan a explicar la especialización en este tipo de naves.

La presencia de estos industriales aseguró además la oferta de servicios de reparación, tanto para las naves involucradas en el tráfico mercante, como para los buques que integraron la escuadra de la Confederación. En la producción de buques y en las labores de reparación, estos industriales aprovecharon las propiedades de diferentes maderas vernáculas e importadas para las necesidades requeridas por las distintas secciones de un buque. La aplicación de sus conocimientos técnicos contribuyó a la fluidez del tráfico comercial en el puerto de Buenos Aires y, al mismo tiempo, a mantener en operaciones a la escuadra de la Confederación. Al respecto, la victoria naval frente a las fuerzas del gobierno de Montevideo obtenida por las tripulaciones al mando del almirante Brown fue hecha posible, entre otras cosas, por la habilidad puesta de manifiesto por los carpinteros de ribera porteños para transformar una serie de buques mercantes en naves de combate. La calidad de sus servicios quedó acreditada por el desempeño de las embarcaciones durante la campaña.

El nutrido tráfico comercial y el estado de guerra motivaron una sostenida demanda de sus productos y servicios por parte del sector privado y del

---

rematará el bergantín nacional *Tatler*, forrado y clavado en cobre de 100 toneladas, en el estado en que se halla se podrá ver el inventario en casa del rematador"; *LGM*, año XXII, N° 6587, 20-9-1845, p. 2.

<sup>153</sup> *LGM*, año XXI, N° 6192, 8-6-1844, p. 3.

Estado. Si bien algunos de estos industriales como Juan Bautista Berse y Tomás Bruce sufrieron quebrantos<sup>154</sup>, otros fueron bastante prósperos. El inventario formado al tramitarse la testamentaría de Leonardo Pavía arrojó como valor bruto de todas sus propiedades la suma de 348.267 pesos, 4 reales<sup>155</sup>. De esa suma, 86.133 pesos, 4 reales correspondían al valor de las existencias inventariadas en el taller que Pavía mantenía con su hermano Agustín<sup>156</sup>. Además, los hermanos poseían en sociedad la goleta *Flor de Roma*, que fue luego subastada en 36.000 pesos<sup>157</sup>. Como se observa, el valor de las propiedades de la testamentaría de Pavía, exceptuando el monto correspondiente a la goleta, superaba el valor de otras nueve goletas como la *Flor de Roma*.

<sup>154</sup> En septiembre de 1843, se remataron “todas las existencias” del corralón de Juan Bautista Berse; *LGM*, año XX, N° 6995, 22-11-1843, p. 3. En cuanto a Tomás Bruce, el 10 de julio de 1843 se anunció que la casa Tomás Gowland y Cía. remataría el 13 de julio “como 80 perchas largas nuevas como para palos de buques menores, las que se hallan en el corralón del Señor Bruce, al lado del corralón de Galeano, donde se podrán ver”; *LGM*, año XX, N° 5934, 10-7-1843, p. 3. El 27 de julio se anunció una nueva subasta para el día 31 de aquel mes, por parte del mismo martillero, de “como 80 perchas nuevas para palos de buques” en el corralón “al lado del de Don Carlos Galeano”; *LGM*, año XX, N° 5949, 27-7-1843, pp. 3-4. En octubre, *La Gaceta Mercantil* publicó al respecto el siguiente anuncio: “el Tribunal de Comercio cita y emplaza a los acreedores de Don Tomás Bruce, que se ha presentado fallido, para Junta General el lunes venidero 30 del corriente a las 11 de la mañana, en el salón de su despacho, bajo la presidencia del Señor Teniente de Primer Cónsul, Don Adolfo Mansilla; con prevención a dichos acreedores que concurran con sus respectivas cuentas en el papel sellado que corresponda a las cantidades de sus acreencias. Se publica en los periódicos por disposición de los Señores del Tribunal. Buenos Aires, octubre 23 de 1843. Antonio Fausto Gómez, escribano primero del consulado”; *LGM*, año XX, N° 6021, 24-10-1843, p. 3. Al mes siguiente, se remataron “todas las existencias pertenecientes al concurso de Don Tomás Bruce, que son una cantidad de maderas y curvas preparadas para la construcción de botes, un portón, varios tabiques, y algunos muebles de uso”; *LGM*, año XX, N° 6035, 10-11-1843, p. 3.

<sup>155</sup> Liquidación y división de la sociedad convencional que existió entre el hoy finado Don Leonardo Pavía y su hermano Don Agustín Pavía, y cuenta de la partición y adjudicación de todos los bienes correspondientes al primero, entre su esposa la Señora Doña Teodora Villagra de Pavía, y los cuatro hijos de su matrimonio, Buenos Aires, 9 de enero de 1844, en AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), N° 7404, f. 83 v.

<sup>156</sup> Tasación de los bienes del finado Don Leonardo Pavía y hermano que se hallan en la barraca de la Boca del Riachuelo, efectuada por el carpintero de ribera Mariano Carreras, Buenos Aires, 31 de agosto de 1843, en AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), N° 7404, f. 22.

<sup>157</sup> Apéndice a la cuenta particionaria del finado Don Leonardo Pavía, para distribuir el resultado final que ha correspondido a su testamentaría, a que le corresponde en el precio de la venta de la goleta *Flor de Roma* verificada en pública subasta últimamente, Buenos Aires, 10 de marzo de 1845, en AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), N° 7404, f. 95.

APÉNDICE A<sup>158</sup>

David Arger <sup>159</sup>
Juan Atkinson <sup>160</sup>
Bartolo Balarin <sup>161</sup>
Benito Balarin <sup>162</sup>
Lorenzo Balarin <sup>163</sup>
Juan Bautista Baturie, Baturiet, Baturico, Baturne o Bature <sup>164</sup>
Juan Bautista Berse o Berze <sup>165</sup>
Francisco Betijara o Botifora <sup>166</sup>
Jorge Brown <sup>167</sup>
Tomás Bruce <sup>168</sup>
Joaquín Bustos <sup>169</sup>

<sup>158</sup> De acuerdo con González Climent, en 1841 se instaló en el Riachuelo el astillero de los hermanos José, Lázaro y Juan Bautista Craviotto; GONZÁLEZ CLIMENT, *op. cit.*, p. 81. Sin embargo, *La Gaceta Mercantil* no arroja datos sobre su actividad.

<sup>159</sup> *LGM*, año XXII, N° 6420, 15-3-1845, p. 2.

<sup>160</sup> *LGM*, año XXII, N° 6420, 15-3-1845, p. 2.

<sup>161</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>162</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>163</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>164</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5425, 22-9-1841, p. 2;

*LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1; *LGM*, año XVIII, N° 5430, 28-9-1841, p. 1; *LGM*, año XVIII, N° 5444, 15-10-1841, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5475, 26-11-1841, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5505, 5-1-1842, p. 2.

<sup>165</sup> *LGM*, año XIX, N° 5470, 20-11-1841, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5514, 17-1-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5522, 26-1-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5587, 25-4-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5598, 9-5-1842, p. 3.

<sup>166</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>167</sup> *LGM*, año XIX, N° 5199, 2-12-1840, p. 2; *LGM*, año XVIII, N° 5216, 26-12-1840, p. 2.

<sup>168</sup> *LGM*, año XX, N° 5856, 1°-4-1843, p. 3.

<sup>169</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

Mariano Carreras <sup>170</sup>
Pedro Carreras <sup>171</sup>
Pedro José Carreras <sup>172</sup>
Jacinto Castelar <sup>173</sup>
Juan Ducar <sup>174</sup>
Roberto Gellenz <sup>175</sup>
José Goeta <sup>176</sup>
Vicente Ibarzabal <sup>177</sup>
Pancho Lama <sup>178</sup>
Pedro Lomardo <sup>179</sup>
Gregorio Martínez <sup>180</sup>
Pascual Oderigo <sup>181</sup> u Odorico <sup>182</sup>
Ángel Parodi <sup>183</sup>

<sup>170</sup> *LGM*, año XXI, N° 6091, 3-3-1844, p. 1; *LGM*, año XXI, N° 6148, 15-4-1844, p. 2.

<sup>171</sup> *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2; *LGM*, año XXII, N° 6483, 27-5-1845, p. 3.

<sup>172</sup> *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2.

<sup>173</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1; *LGM*, año XVIII, N° 5445, 16-10-1841, p. 2.

<sup>174</sup> *LGM*, año XIX, N° 5461, 9-11-1841, p. 1.

<sup>175</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5445, 16-10-1841, p. 2.

<sup>176</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>177</sup> *LGM*, año XIX, N° 5447, 20-10-1841, p. 2.

<sup>178</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>179</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5416, 10-9-1841, p. 2.

<sup>180</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1; *LGM*, año XVIII, N° 5445, 16-10-1841, p. 2.

<sup>181</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>182</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>183</sup> *LGM*, año XXII, N° 6495, 10-6-1845, p. 2.

Agustín Pavía <sup>184</sup>
Leonardo Pavía <sup>185</sup>
Jorge Robinson <sup>186</sup>
Juan Smith <sup>187</sup>
Juan Trello <sup>188</sup> o Trillia <sup>189</sup>
Joaquín Uriarte <sup>190</sup>
Felipe Plácido Vidal <sup>191</sup>
Juan Vidal <sup>192</sup>
Juan Bautista Vermes <sup>193</sup>
Juan Whitaker <sup>194</sup>
Juan Wilson <sup>195</sup>

<sup>184</sup> *LGM*, año XIX, N° 5464, 13-11-1841, p. 1; *LGM*, año XX, N° 5953, 1°-8-1843, p. 1; *LGM*, año XX, N° 6993, 20-9-1843, p. 3; *LGM*, año XXII, N° 6297, 17-10-1844, p. 1; *LGM*, año XXII, N° 6388, 6-2-1845, p. 2; *LGM*, año XXII, N° 6394, 13-2-1845, p. 2.

<sup>185</sup> *LGM*, año XIX, N° 5505, 5-1-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5529, 4-2-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5532, 10-2-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5549, 29-2-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5567, 22-3-1842, p. 3; *LGM*, año XIX, N° 5585, 21-4-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5591, 29-4-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5592, 30-4-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5605, 17-5-1842, p. 2.

<sup>186</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5330, 22-5-1841, p. 2.

<sup>187</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5430, 28-9-1841, p. 1.

<sup>188</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5189, 18-11-1840, p. 1.

<sup>189</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5414, 7-9-1841, p. 2.

<sup>190</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5405, 26-8-1841, p. 2.

<sup>191</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5352, 21-6-1841, p. 2.

<sup>192</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5426, 23-9-1841, p. 1.

<sup>193</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5427, 24-9-1841, p. 1.

<sup>194</sup> *LGM*, año XIX, N° 5449, 23-10-1841, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5494, 21-12-1841, p. 3; *LGM*, año XIX, N° 5513, 15-1-1842, p. 2; *LGM*, año XIX, N° 5577, 9-4-1842, p. 2.

<sup>195</sup> *LGM*, año XVIII, N° 5405, 26-8-1841, p. 2; *LGM*, año XX, N° 6993, 20-9-1843, p. 3; *LGM*, año XX, N° 6996, 23-9-1843, p. 4; *LGM*, año XXII, N° 6339, 7-12-1844, p. 1.