

Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social.

Privateer sailors from the United Provinces of the Rio de la Plata. A Social Approach.

Agustín Daniel Desiderato

Escuela Superior de Guerra – Facultad del Ejército – Universidad de la Defensa Nacional / Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra. Argentina

addeside@gmail.com

Resumen: Las autoridades de las Provincias Unidas del Río de la Plata, nombre que recibió la unidad de gobierno surgida de la Revolución de Mayo de 1810, buscaron formas de proteger sus rutas de comercio y de comunicación, así como de defender su territorio de posibles desembarcos enemigos. Existía una falta de buques y marineros idóneos para completar las escuadras, producto de la escasez de medios y de una precaria cultura marítima en el territorio. En consecuencia, durante las luchas por la independencia y los combates contra el Imperio del Brasil se recurrió al corso, en cuanto permitía sostener una guerra marítima con un mínimo uso de recursos. Este episodio se encuentra bien estudiado por la historiografía, aunque todavía existen algunas cuestiones que precisan de mayor análisis, puesto que no están del todo agotadas.

Nuestro artículo estudia a los marineros embarcados en las naves corsarias que, bajo patentes de las Provincias Unidas del Río de la Plata, combatieron contra la corona española, entre 1815 y 1821, y el Imperio del Brasil, entre 1825 y 1828. Desde los Estudios Sociales y Culturales sobre la Guerra, nuestras preguntas buscan profundizar tres cuestiones sobre este grupo usualmente poco investigado: primero, sus extracciones y orígenes; segundo, los sistemas de reclutamiento empleados por las autoridades; tercero y último, los intereses que movilizaron a estos individuos a la actividad corsaria. En síntesis, el escrito presentado a continuación propone sumar al campo de los estudios marítimos, pero desde una perspectiva social; es decir, “desde abajo”, tomando como eje de

discusión a la jerarquía más baja de un buque de guerra de principios del siglo XIX. Para ello se emplearon diversas fuentes escritas, primarias y secundarias, como reglamentos, registros personales, relatos de viajeros, prensa, roles de tripulación y diarios de navegación, entre otros.

Palabras clave: marineros, corsarios, estudios sociales y culturales, guerra, América Latina.

Abstract: The authorities of the United Provinces of the Rio de la Plata, a name given to the form of government resulting from the May Revolution in 1810, searched for ways to protect their trade and communication routes, as well as to defend their territory from enemy landings. Ships were scarce, and so were competent sailors to complete their naval squadrons as a result of the shortage of means and supplies, and a poor maritime culture. Consequently, during their struggles for independence and the fighting against the Brazilian Empire, the local authorities resorted to privateering, since it allowed them to fight naval battles using only a few resources. This episode has been largely looked into, although there are still some issues in need of further analysis.

This article examines the sailors embarked on privateer ships under letters of marque issued by the United Provinces of the Rio de la Plata, who fought against the Spanish Crown between 1815 and 1821, and against the Empire of Brazil between 1825 and 1828. From the perspective of Social and Cultural War Studies, it is intended to delve into three main issues around this usually scarcely researched group: firstly, their respective backgrounds and social extraction; secondly, the recruitment systems used by the authorities; thirdly and lastly, the interests that drove those people to get involved in privateering. In summary, this article is meant to contribute to the field of maritime studies from a social perspective; that is, “from below”, focusing on the lowest hierarchy in an early nineteenth-century warship. To do so, both primary and secondary written sources were used, such as regulations, personal records, traveler accounts, press clippings, crew roles and navigation journals, among others.

Key words: sailors, privateers, social and cultural studies, war, Latin America.

Para citar este artículo: Agustín Daniel DESIDERATO: “Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 9, N° 19 (2020), pp. 146-164.

Recibido 21/11/2019

Aceptado 20/05/2020

Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social.

Agustín Daniel Desiderato

Escuela Superior de Guerra – Facultad del Ejército – Universidad de la Defensa Nacional / Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra. Argentina

addeside@gmail.com

Introducción

Las autoridades de las Provincias Unidas del Río de la Plata, nombre que recibió la unidad de gobierno surgida de la Revolución de Mayo de 1810,¹ buscaron formas de proteger sus rutas de comercio y de comunicación, así como de defender su territorio de posibles desembarcos enemigos. Faltaban buques y medios para equipar escuadras y marineros idóneos para el servicio, por lo que el empleo de corsarios se mostró como una opción viable, en cuanto permitía sostener una guerra en el mar con un mínimo uso de recursos. Este sistema se utilizó en varias oportunidades: primero, durante la guerra por la independencia; luego, durante la guerra contra el Imperio del Brasil.²

Un buque corsario era aquel que navegaba armado para hacer la guerra en nombre de un Estado o nación,³ tratándose de una práctica legal, siempre y cuando

¹ Posteriormente, en distintos actos de afirmación de soberanía, se utilizaron variantes del mismo nombre, como Provincias Unidas en Sud América, aunque el título de Provincias Unidas del Río de la Plata se siguió empleando. Algunos documentos, como el fechado el 15 de enero de 1820, donde se le otorgaba a David Jewett el grado de coronel, así lo demuestran. Ver: Argentina, Archivo General de la Nación [en adelante AGN], Sala X [en adelante X], legajo 5-1-3 [en adelante solo el número], Marina, Corsarios. Lo mismo ocurre con las instrucciones reservadas que el corsario Provinciano Oriental recibió durante la guerra con el Imperio del Brasil. Ver: AGN, X, 4-5-5, Ministerio de Guerra, Guerra con el Brasil. Además, en el capítulo primero “Declaraciones, derechos y garantías”, el artículo 35 de la Constitución de la Nación Argentina, introducido en la reforma de 1860, establece que las denominaciones adoptadas sucesivamente desde 1810 hasta el presente, a saber: Provincias Unidas del Río de la Plata, República Argentina y Confederación Argentina, serán en adelante nombres oficiales indistintamente para la designación del Gobierno y territorio de las provincias. «El artículo contiene una declaración de alto contenido simbólico y una disposición jurídica que resuelve un conflicto de identidad» (Elsa GELLY: *Constitución de la Nación Argentina: Comentada y Concordada*, Buenos Aires, La Ley, p. 309).

² Sobre una correcta definición de dicho proceso histórico, recomendamos: Gabriel DI MEGLIO: “La guerra de independencia en la historiografía argentina”, en Manuel CHUST y José A. SERRANO (eds.), *Debates sobre las independencias iberoamericanas*, Madrid, AHILA-Iberoamericana-Vervuert, 2007, pp. 27-45.

³ «El que manda alguna embarcación armada en corso con patente del Rey o del Gobierno» (Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (ed.): *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 182); Los aspectos históricos de la guerra de corso exceden la extensión y propósito de este trabajo. Para una

cumpliera con ciertas pautas: por un lado, debía existir una guerra declarada y reconocida entre dos o más Estados, reinos o naciones; por otro lado, había que portar una carta o patente, firmada por el capitán, su tripulación, el armador y el Estado o nación cuya bandera se representaba, en la que se reglamentaban las condiciones contractuales. Eran los comandantes y los armadores quiénes corrían con el riesgo de la empresa, pues tenían que invertir su propio dinero para el aprovisionamiento y preparación de la nave.⁴ Todas las presas eran remitidas a un puerto de la nación o Estado emisor de la patente, para ser allí juzgadas por un Tribunal de Presas, que determinaba si las capturas habían sido hechas cumpliendo las reglas y convenios establecidos.⁵

Como los demás buques de guerra de su época, las naves corsarias disponían de una tripulación, entendida como todos los hombres de mar que tripulaban, pero no comandaban, una embarcación: eran oficiales de mar, marineros, artilleros, soldados de guarnición y grumetes, entre otros.⁶ De todos ellos, el marinero era «el hombre de mar que servía en las maniobras de las embarcaciones».⁷

El presente artículo se enfoca en un grupo social parcialmente estudiado: los marineros embarcados en las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, que combatieron contra la corona española, entre 1815 y 1821, y el Imperio del Brasil, entre 1825 y 1828. Desde los Estudios Sociales y Culturales sobre la Guerra,⁸ una nueva corriente historiográfica que ha ganado terreno en los últimos años, nos

lectura más exhaustiva, ver: Oscar CRUZ BARNEY: *El Corso Marítimo*, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

⁴ Miguel Á. DE MARCO: *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Emecé, 2013, p. 14.

⁵ Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1996, p. 16.

⁶ Julio M. LUQUI-LAGLEYZE: “El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones de las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del Brasil, 1814-1830”, *Temas de historia argentina y americana*, 10 (2007), p. 90.

⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua castellana*, Madrid, Imprenta Real, 1817, p. 556; REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua castellana*, Paris, Masson É Hijo, 1826, p. 553.

⁸ La historia militar tradicional ha concebido una postura netamente bélica, resaltando el rol de las campañas, los líderes, las estrategias y las tácticas por sobre lo demás. Esto ha cambiado en los últimos tiempos, en cuanto los investigadores han adoptado enfoques de otras disciplinas, como la sociología, la antropología, la economía, la psicología y la literatura, que permiten una problematización de la cuestión bélica. Para más información, recomendamos las siguientes lecturas: Cristina BORREGUERO BELTRÁN: “La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación”, *Manuscripts. Revista d’Història Moderna*, 34 (2016), pp. 145-176; David ALEGRE LORENZ: “Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica”, *Hispania Nova*, 16 (2018), pp. 164-196; Eduardo GONZÁLEZ CALLEJA: “La cultura de guerra como propuesta historiográfica: una reflexión general desde el contemporaneísmo español”, *Historia Social*, 61 (2008), pp. 68-87; Martin EVANS: “Opening up the battlefield: War studies and the cultural turn”, *Journal of War and Culture Studies*, 1:1 (2007), pp. 47-51; Hilary FOOTITT: “War and Cultural Studies in 2016: Putting ‘Translation’ into the Transnational?”, *Journal of War & Cultural Studies*, 9:3 (2016), pp. 209-221; Jeremy BLACK: *War and the Cultural Turn*, Cambridge, Polity Press, 2012; Joanna BOURKE: “New military history”, en M. HUGHES et al. (eds.), *Palgrave advances in modern military history*, London, Palgrave Macmillan, 2006, pp. 258-280; John HORNE: “End of a Paradigm? The Cultural History of the Great War”, *Past & Present*, 242:1 (2019), pp. 155-192; Peter KARSTEN: “The ‘New’ American Military History: A Map of the Territory, Explored and Unexplored”, *American Quarterly*, 36:3 (1984), pp. 389-418.

proponemos analizar algunas cuestiones sobre las extracciones y orígenes de estos individuos, así como también sus intereses por la actividad corsaria y los sistemas de reclutamiento empleados por las autoridades revolucionarias.

Nótese, sin embargo, que una investigación de este tipo presenta algunas dificultades, como la escasez de fuentes, pues los marineros raramente dejaban cartas o diarios.⁹ Por ello, también hemos recurrido a otros registros, como, por ejemplo, los producidos por las autoridades y los órdenes superiores.¹⁰

Una marinería heterogénea

Al principio de la lucha por la independencia, la base jurídica del corso iniciado por las Provincias Unidas del Río de la Plata fueron las ordenanzas españolas de 1801,¹¹ años más tarde reemplazadas por un nuevo marco legal: el Reglamento Provisional de Corso, de 1817.¹² Esta nueva disposición normativa fue escrita tanto en inglés como en español, pues gran parte de los comandantes y oficiales responsables de los buques corsarios eran angloparlantes.¹³ Pero, ¿qué ocurría con el resto de la tripulación, especialmente los marineros? ¿Compartían las mismas características que sus superiores? A continuación, intentaremos dar respuesta a estas interrogantes con las fuentes y documentos disponibles.

En 1815 las autoridades revolucionarias decidieron enviar una expedición corsaria al Pacífico, para operar allí contra los españoles. En ese contexto, la fragata *Hércules* y el bergantín *Santísima Trinidad* zarparon con provisiones para seis meses, el 15 de octubre de ese año.¹⁴ Su tripulación era heterogénea, como lo advertían las comunicaciones españolas provenientes de Chile, luego reproducidas en la *Gaceta de Buenos Aires*.

El 23 [de enero] echaron a la isla de S. Lorenzo cincuenta prisioneros, y por ellos se supo que la fragata grande de Brown había recibido algunos da-

⁹ Ira DYE: “Early American Merchant Seafarers”, *Proceedings of the American Philosophical Society*, 120:5 (1976), pp. 331-360; Thomas EISENTRAUT: “The life of simple sailors after 1700”, en Ralf BLEILE y Joachim KRUGERA (eds.), *Princess Hedvig Sofia’ and the Great Northern War*, Dresden, Sandstein Verlag, 2015, p. 224; Jaime Rodrigues señala que la falta de documentos escritos expresa la ausencia de alfabetización de los marineros (Jaime RODRIGUES: “Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX”, *Revista Brasileira de História*, 33:65 (2013), p. 237).

¹⁰ Las citas en lengua inglesa se colocaron directamente en español, con traducciones personales.

¹¹ Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *El Corso...*, p. 53.

¹² *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, 1817, pp. 1-74.

¹³ Julio Mario Luqui Lagleyze ha relevado los datos de 295 oficiales corsarios del periodo 1810 a 1828, encontrando un 69% de anglosajones, entre 37% estadounidenses, 22% ingleses, 4% irlandeses y 6% escoceses (Julio M. LUQUI-LAGLEYZE: “Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830”, *Temas de historia argentina y americana*, 19 (2011), pp. 209-211).

¹⁴ “Memorándum de las operaciones navales de la marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de oficiales”. Reproducido en Ángel J. CARRANZA: *Campañas Navales de la República Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962, p. 276.

ños... Por estos mismos se sabe que la tripulación se compone de gente extranjera y varios chilenos emigrados...¹⁵

Otras tripulaciones del período presentaban similares características. Es el caso de la corbeta Halcón, al mando de Hipólito Bouchard,¹⁶ que se unió con Guillermo Brown a la altura de la isla de Mocha, frente a las costas chilenas. Las fuentes hablaban de una tripulación que no bajaba de los «cien hombres, siendo franceses la mayor parte de éstos incluso su comandante». ¹⁷ También es el caso de la corbeta Zephyr, que portaba una patente de corso otorgada el 13 de mayo de 1815 para atacar naves españolas.¹⁸ Contaba con «dos tripulaciones con individuos de todas naciones, bien pagados, y tres onzas adelantadas a cada uno». ¹⁹

Sin embargo, no todas las naves corsarias fueron armadas por los residentes de las Provincias Unidas del Río de la Plata ni zarparon de aquella unidad territorial.²⁰ También existieron corsarios estadounidenses; Baltimore fue su puerto favorito.²¹ En este caso, varios motivos fundamentaron la elección: por un lado, se encontraba cerca de las fábricas de municiones y de las rutas del comercio español; por otro lado, existía allí una importante experiencia corsaria adquirida al calor de la guerra anglo-estadounidense de 1812.²² Luego de la firma del Tratado de Gante, el 24 de diciembre de 1814, que significó la paz entre ambas naciones, muchos marineros quedaron desmovilizados y buscaron nuevas opciones de lucro.²³ Algunos se embarcaron en naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata como la goleta Congreso, de José

¹⁵ JUNTA DE HISTORIA Y NUMISMÁTICA AMERICANA: *Gaceta de Buenos Aires (1810-1821): tomo IV años 1814 a 1816*, Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1912, p. 574.

¹⁶ Su verdadero nombre fue André Paul Bouchard. Nació el 15 de enero de 1780 en la localidad de Bormes, cercana a Saint Tropez, Francia, y desde joven se convirtió en marino. Llegó a Buenos Aires, en 1809, y se puso al servicio de los revolucionarios de mayo a través de varios roles, como el de corsario, entre 1815 y 1819. Para información biográfica, ver: Leoncio GIANELLO y Ricardo PICCIRILLI: *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963, pp. 73-81; Héctor R. RATTO: *Capitán de Navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1961; Ricardo R. CAILLET-BOIS: *Nuestros Corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*, Buenos Aires, Imprenta de Buenos Aires, 1930.

¹⁷ “Proceso de Brown en Guayaquil” (1816). Reproducido en Ángel J. CARRANZA: op. cit., p. 225.

¹⁸ Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *El Corso...*, p. 87; A menudo aparece también como *Zefir*, *Cefir* o *Céfiro*.

¹⁹ “Carta de Francisco de Beranger” (25 de agosto de 1815), en España, Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” [en adelante AGM], Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 25.

²⁰ Laurio H. DESTEFANI: “Campañas Corsarias de 1818 a 1825”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, Tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, p. 467.

²¹ Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *El Corso...*, p. 100; Se habían armado y equipado en Baltimore unos 25 corsarios «que llevaron juntos 289 cañones y 800 hombres de tripulación, la mayor parte marinería de estos Estados» (“Carta de Pablo Chacón” (24 de octubre de 1819), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-Sección Expediciones a Indias, p. 12).

²² Barry J. LOHNES: “British naval problems at Halifax during the war of 1812”, *The Mariner’s Mirror*, 59:3 (1973), p. 330.

²³ Fred HOPKINS: “For Freedom and Profit: Baltimore Privateers in the Wars of South American Independence”, *The Northern Mariner/le marin du nord*, 18:3-4 (2008), p. 93.

Joaquín Almeida,²⁴ que tenía una tripulación variopinta: 22 ingleses, 17 estadounidenses, 7 irlandeses, 6 franceses, 3 suecos, 2 españoles, 2 italianos y 1 holandés; se le sumaban 9 individuos de Buenos Aires, 2 de Mallorca, 1 de Cartagena de Indias, uno de las indias occidentales y otro de las Azores.²⁵

La actividad de los corsarios estadounidenses llegó a ser muy extendida. Tanto fue así que el Gobernador Capitán General de Filipinas, Mariano Fernández de Folgueras, solicitó en reiteradas oportunidades el auxilio de las autoridades españolas.

Parece claro que acosados los corsarios insurgentes por los buques del Rey en los mares de Europa y de América, y siendo aquellos una reunión no precisamente de solos Americanos y españoles, que han desconocido al Rey y a sus Leyes, sino de los hombres más inmoralizados y perversos de todas naciones, que son el resultado de las largas agitaciones políticas que por fortuna se han terminado en Europa...²⁶

La popularidad del corso en favor de la causa rioplatense llegó a las páginas de la revista *Niles' Weekly Register*. En su número del 31 de octubre de 1818 informaba que once buques, con un total de 154 cañones y 1535 hombres, propiedad de ciertos ciudadanos de Baltimore, fueron equipados «para navegar contra los españoles, bajo la bandera patriota».²⁷ En ese sentido, agregaba:

De hecho, deberíamos alegrarnos de que se adopten algunas medidas enérgicas para controlar el progreso de este mal creciente. Lo que advertimos hace un tiempo se ha cumplido, en gran medida - nuestro país está siendo drenado de sus marineros por barcos que navegan bajo comisiones reales o supuestas de Buenos Aires [...] y varios otros estados o individuos...²⁸

La causa revolucionaria rioplatense le había costado a los Estados Unidos entre 15.000 y 20.000 marineros,²⁹ una cifra elevada si se considera que cada nave promediaba unos 110 hombres embarcados.³⁰ Es por ello que, para algunos autores, los números deberían situarse en un margen más modesto: entre los 3500 y los 5000 marine-

²⁴ José Joaquín Almeida fue un marino portugués, nacido en las Azores y veterano de la guerra de 1812. Sirvió como corsario de las Provincias Unidas del Río de la Plata desde 1815. Para información biográfica, ver: Jorge FROGONI LACLAU: *El pirata Almeida, corsario del Río de la Plata*, Montevideo, Torre del Vigía, 2006.

²⁵ Héctor J. TANZI: *La vida a bordo en la época de Brown*, Buenos Aires, Comisión de Estudios Históricos Navales, 2004, p. 31.

²⁶ “Carta del Gobernador Capitán General de Filipinas” (5 de agosto de 1818), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 13.

²⁷ *Niles' Weekly Register*, Baltimore, 31 de octubre de 1818.

²⁸ *Niles' Weekly Register*, Baltimore, 8 de enero de 1820.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Fred HOPKINS: op. cit., p. 95.

ros.³¹ De todos modos, y más allá del número, la situación provocó tensiones, pues sendas leyes le prohibían a los ciudadanos estadounidenses integrar las tripulaciones de los corsarios sudamericanos, considerados insurgentes por la corona española.³²

Otros testimonios confirman la heterogeneidad de las tripulaciones corsarias. George Thomas Love, ciudadano británico llegado al Río de la Plata en 1820, detallaba la abundancia de la marinería extranjera en las calles de Buenos Aires, a la que identificaba y comparaba con Wapping, barrio en el municipio de Tower Hamlets, al este de Londres.

La playa bien merece su apodo de *Wapping*; estando llena de marineros de todas las naciones, tabernas, tiendas, etc. Los marineros ingleses haciendo ocio por la playa podrían tripular un barco de guerra. Un extraño, al ver tantas caras inglesas, podría suponer que era una colonia inglesa. Por la noche, los marineros en las tabernas bailan, con la música del violín y la flauta, los carretes, y la bocina del *College Hornpipe* [canción], asombrando a las chicas españolas. [...]. Los marineros en la playa son, a veces, desordenados; pero no más que en otros países. Los marineros estadounidenses han sido los más refractarios, causando a sus capitanes problemas infinitos.³³

El empleo de marinería extranjera se mantuvo en los años siguientes.³⁴ Entre los hombres que acompañaron a David Jewett durante su primer crucero corsario,³⁵ y que se habían anotado voluntariamente para el segundo, se encontraban 12 marineros. Diez de ellos tenían nombres y apellidos anglosajones: Thomas Taylor, George Stew-

³¹ Lewis W. BEALER: *Los Corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia 1815-1821*, Buenos Aires, Coni, 1937, p. 43.

³² El gobierno estadounidense era neutral frente al conflicto de los revolucionarios sudamericanos con la corona española. Para más información, ver: Harold F. PETERSON: *La Argentina y los Estados Unidos: Tomo I. 1810-1914*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985, pp. 48-50; Megan E. TAWES: "The Santa Maria: Baltimore Privateering and Piracy during the Latin American Revolutions", *Legal History Publications*, 44 (2013), pp. 7-8.

³³ George T. LOVE: *A five years' residence in Buenos Ayres: during the years 1820 to 1825*, London, G. Herbert, 1825, pp. 10-11.

³⁴ «...que además hay algunos corsarios, armados en Inglaterra y Norte América, tripulados por extranjeros, que con haber arbolado la bandera de Buenos Aires o Chile se creen con derecho para hacer la guerra a los españoles... y aunque su número fue en su origen grande e hicieron fortuna a nuestra costa...» ("Carta de Domingo Espinosa al Despacho de la Gobernación de Ultramar" (30 de agosto de 1820), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, pp. 7-8).

³⁵ David Jewett fue un marino estadounidense que prestó servicios al gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata desde 1815. Años después, en 1820, fue designado coronel de marina y recibió el mando de la fragata *Heroína*. Con ella viajó, en calidad de corsario, a las Islas Malvinas e izó allí, por primera vez, la bandera argentina. Para más información biográfica recomendamos: Eduardo C. GERDING: *La Saga de David Jewett*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006, pp. XXIII-XXX; Para información sobre la misión de Jewett en las islas Malvinas, ver: José FIGUERA DA FONSECA: *David Jewett: una biografía para la historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985; Mario TESLER: *Expedición de David Jewett a las Islas Malvinas 1820-1821*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1968.

art, Henry Sauvage, Andrew Randell, Thomas Quin, Joseph Matthews, John Jruin, John Dreier, George Davis y Peter Berry.³⁶

Comparado al escenario anteriormente trabajado, la marinería corsaria durante la guerra contra el Imperio del Brasil también fue foránea. Antonio Somellera describió oportunamente esta situación, mientras se encontraba a bordo del bergantín General Rondeau, en 1828.³⁷

El estado mayor general y las tripulaciones de dotación de esos buques, se componían en su mayor parte de ingleses, norteamericanos, españoles, franceses y chilenos, no llegando a cuarenta los que éramos argentinos entre los primeros, y una tercera parte, de los segundos; el mayor número de éstos eran paisanos traídos de la campaña...³⁸

Sin embargo, existen algunas particularidades que merecen ser mencionadas. En este periodo la preeminencia de estadounidenses fue menor. Esto se explica, en parte, por un decreto del 24 de abril de 1821 que liberaba a los marineros de ese país del sistema de levas.

...todo marinero empleado en buque de Norte América, puede tener un certificado impreso con la firma y sello del agente de los Estados Unidos, en que se acredite ser ciudadano de aquel país, y hallarse al servicio de uno de sus buques.³⁹

La cantidad de británicos también se vio reducida, aumentando la proporción de individuos provenientes de otros orígenes.⁴⁰ Para ejemplificar esta aseveración, tomamos tres naves que navegaron en curso contra los buques brasileños, durante los dos últimos años del conflicto, estas son: las balleneras Carlota, Recompensa y Provinciano Oriental.⁴¹

³⁶ “Lista de oficiales, tripulantes, sirvientes y marineros pertenecientes a la tripulación de la fragata Heroína durante su primer crucero y que voluntariamente se han alistado para el segundo” (1821), en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios.

³⁷ Antonio SOMELLERA: *De los tiempos heroicos. La última campaña naval de la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Centro Naval, 1930, p. 26.

³⁸ *Ibíd.*, p. 83.

³⁹ Pedro DE ANGELIS: *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835, con un índice general de materias*, Tomo 2, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, p. 159.

⁴⁰ Brian VALE: *Una guerra entre ingleses. Brasil contra Argentina en el Río de la Plata 1825-1830*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005, p. 130; Julio M. LUQUI-LAGLEYZE: “El aporte extranjero...”, p. 125.

⁴¹ “Tripulación de la Ballenera Corsario Carlota” (1828); “Tripulación del Corsario nombrado Provinciano Oriental” (1828); “Rol de Tripulación de la Ballenera Corsario nombrada Recompensa” (1827), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

No.	Nombre	Empleo	Origen	Barco	Tipo	Año
1	Raimundo Corso	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
2	José Corso	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
3	José Bello	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
4	Antonio Sipede	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
5	Antonio Lavalle	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
6	José Arengo	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
7	José Calvi	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
8	Humberto Corso	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
9	José Ganselo	Marinero	Génova	Recompensa	Ballenera	1827
10	Juan Apostol	Marinero	Italia	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
11	Fortunato	Marinero	Italia	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
12	Carlos Furnie	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
13	José Hanicam	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
14	Juan Ducas	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
15	Luis Cormi	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
16	José Joagrino	Marinero	Gallego	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
17	José Deongon	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
18	Luis Martin	Marinero	Francés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
19	Juan Beilanchon	Marinero	Inglés	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
20	Francisco Cabayero	Marinero	Portugal	Carlota	Ballenera	1828
21	Leandro Manis	Marinero	Corrientes	Carlota	Ballenera	1828
22	Antonio Silva	Marinero	Portugal	Carlota	Ballenera	1828
23	José Eldreg	Marinero	Inglaterra	Carlota	Ballenera	1828
24	Francisco Bron	Marinero	Inglaterra	Carlota	Ballenera	1828
25	Tomas Piner	Marinero	Inglaterra	Carlota	Ballenera	1828
26	Hulme Williams	Marinero	Inglaterra	Carlota	Ballenera	1828
27	Alejandro Laleno	Marinero	Grecia	Carlota	Ballenera	1828

28	Geronimo Debons	Marinero	Inglaterra	Carlota	Ballenera	1828
29	Juan Molina	Marinero	Buenos Aires	Carlota	Ballenera	1828
30	Antonio Corso	Marinero	Portugal	Carlota	Ballenera	1828

Tabla 1: Estadística de elaboración propia en base a los roles de tripulación de los corsarios Recompensa, Provinciano Oriental y Carlota, disponibles en: AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

El análisis de sus listas de tripulación muestra el variado cuadro de procedencias. Menos del 1% de los marineros pertenecía al territorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata; el resto provenía del exterior, con 11 italianos, 6 franceses, 6 ingleses, 3 portugueses, un griego y un gallego.⁴²

La necesidad y el lucro del corso

Para encarar su lucha por la independencia, las autoridades revolucionarias carecían de barcos y elementos para equipar sus escuadras.⁴³ En 1815, luego de cinco años de guerra, la situación económica era compleja.⁴⁴ La capacidad naval efectiva de las Provincias Unidas del Río de la Plata se limitaba a la existencia de solo tres corbetas, dos bergantines, cuatro goletas, cuatro faluchos y cinco lanchones.⁴⁵ Las autoridades españolas conocían dicha situación, gracias a las comunicaciones de algunos de sus agentes. Pablo Chacón, cónsul de Norfolk en los Estados Unidos, le escribía al Despacho de Marina en estos términos:

Toda la marina que hoy día tienen está reducida casi a la nada, y aun cuando quisieran hacer algún sacrificio, nunca podrían poner en pie según su estado actual una fuerza...⁴⁶

Frente a este problema, se emplearon corsarios. Las posibilidades de lucro que dejaba la actividad resultaron atractivas para muchos oficiales y comandantes, incitados por las ganancias que podrían dejar las presas.⁴⁷ No obstante, resultaba difícil en-

⁴² Vale aclarar que los orígenes declarados por los propios marineros en los roles de tripulación responden al propio sentido de pertenencia del individuo. Los hemos colocado tal cual figuraban en el documento.

⁴³ Fred HOPKINS: op. cit., p. 94; Guillermo SPINELLI et al. (dir.): *Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852*, Buenos Aires, Armada Argentina, 2014, p. 73.

⁴⁴ Pablo E. ARGUINDEGUY: "La Marina de 1815 a 1817. Campañas Corsarias", en ARMADA ARGENTINA, op. cit., p. 402.

⁴⁵ "Relación de los buques que sostiene el Estado con expresión del número de individuos que los tripulan e inclusión de la tropa de tierra" (1815), en AGN, X, 5-1-2, Marina, Corsarios.

⁴⁶ "Carta de Pablo Chacón al Sr. Secretario del Despacho de Marina" (8 de mayo de 1816), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina / Ministerio de Marina. Sección Expediciones. Sub-Sección Expediciones a Indias, pp. 7-8.

⁴⁷ Daniel C. GARRIDO: *Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario*, Tesis doctoral inédita, Universidad Carlos III, 2016, p. 89; Héctor J. TANZI: op. cit., p. 31.

contrar marineros experimentados, pues no había una tradición naval ni una cultura marítima entre la población del territorio.⁴⁸ Guillermo Brown advertía sobre los problemas de emplear esta marinería inexperta, al relatar su travesía por el cabo de Hornos.⁴⁹

Los sud americanos que componían la mitad de la tripulación, no acostumbrados al mar, se habían aterrado tanto por sus últimos reveses, que difícilmente se les impidió ir a tierra, y cuatro desertaron.⁵⁰

A falta de centros educativos, la formación de los marineros se hacía en la práctica diaria,⁵¹ sobre la cubierta, aunque las Provincias Unidas del Río de la Plata no disponían de los barcos suficientes. En este sentido, es interesante el breve pero agudo comentario de George Thomas Love: «Buenos Aires no posee una marina».⁵²

Para el comercio marítimo las autoridades debían «contar durante algún tiempo con los extranjeros para su envío. La población no está inclinada hacia el mar».⁵³ En cambio, Gran Bretaña poseía una marinería con práctica consumada, a causa del considerable volumen de su tráfico mercante,⁵⁴ mientras que la ciudad estadounidense de Baltimore poseía, a su vez, un sector marítimo asentado y una experiencia corsaria producto de la guerra anglo-estadounidense de 1812.⁵⁵ Para reclutar marineros se adoptó el enganche, sistema usado en otros servicios navales para atraer voluntarios, beneficiando al individuo con un adelanto económico.⁵⁶ Por ejemplo, en 1817 los 32 marineros enganchados para la campaña corsaria del buque General San Martín recibieron entre 15 y 12 pesos en concepto de adelanto.⁵⁷ De igual modo, la fragata Conse-

⁴⁸ Guillermo SPINELLI et al. (dir.): op. cit., p. 92; Miguel Á. DE MARCO: op. cit., p. 76.

⁴⁹ Su vida ha sido muy trabajada por la bibliografía. Para más información, sin ánimo de exclusividad, ver: Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *Guillermo Brown: apostillas de su vida*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1994; Guillermo A. OYARZÁBAL: *Guillermo Brown*, Buenos Aires, Histórica, 2006; Héctor R. RATTO: *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.

⁵⁰ Guillermo BROWN: “Memorándum de las operaciones navales de la marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de oficiales”. Reproducido en Ángel J. CARRANZA: op. cit., p. 277.

⁵¹ Para más información, ver: Héctor R. RATTO: *Historia de la enseñanza naval en la Argentina*, Buenos Aires, Fray Mocho, 1944, pp. 37-55.

⁵² George T. LOVE: op. cit., p. 5.

⁵³ *Ibidem*, p. 90.

⁵⁴ José I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO: “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, *Revista general de marina*, 249:8-9 (2005), p. 195; La marina mercante británica tenía, en 1810, más de 23 mil embarcaciones (Francisco L. D. MORELL: “La ciencia náutica de la época”, en ARMADA ARGENTINA, op. cit., p. 76).

⁵⁵ David HEAD: *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*, Georgia, University of Georgia Press, 2015, pp. 63-91.

⁵⁶ Héctor J. TANZI: op. cit., pp. 29-30.

⁵⁷ “Contrato entre el comandante, los oficiales y tripulación del ‘General San Martín’.” (16 de agosto de 1817), en DISTRICT COURT, Admiralty, Savannah, María Francisca, estante F, caja 3. Reproducido en Theodore S. CURRIER: *Los cruceros del General San Martín. Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, Buenos Aires, Coni, 1944, pp. III-VI.

cuencia enganchó individuos, pagando sumas que promediaban los 20 pesos por persona.⁵⁸

Lo retribuido por comandantes y armadores resultó atractivo para muchos marineros de los servicios mercantes, que abandonaban sus naves para unirse al corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Durante su paso por Buenos Aires, el viajero inglés Henry Marie Brackenridge observaba:

Los barcos estadounidenses e ingleses que llegan a este río [...] están expuestos a serios inconvenientes por la desertión de sus tripulaciones para unirse a los corsarios... Tuvimos la suerte de conocer a un joven [...] y que aceptó alegremente llevarnos como pasajeros, de lo contrario [...] deberíamos haber permanecido detenidos aquí por algún tiempo.⁵⁹

Una vez embarcados, los buques corsarios completaban su dotación con marineros de puertos o naves apresadas. Es el caso de Thomas Taylor,⁶⁰ a bordo de la corbeta *Zephyr*, cuando apresó al mercante español Monserrate con un cargamento de aguardiente. La mayor parte de su tripulación se pasó de bando, hecho conocido «por seis marineros españoles que no habiendo querido tomar partido en el corsario echó en tierra en la Isla Grande...».⁶¹ También es lo que ocurrió con David Jewett, que reclutó personal de múltiples lugares, incluso de las prisiones, para completar la dotación de la fragata *Heroína*.

...la necesidad de tener una tripulación eficaz y la imposibilidad de obtener hombres que todos tuvieran buenos antecedentes, lo habían inducido a sacar algunos de la prisión común. Entre éstos había uno que había intentado capturar un navío con valores a bordo, que se encontraba fondeado en el Río de la Plata; pero como la noche era oscura, afortunadamente para el dueño del dinero, se confundió de barco, abordando una goleta nacional, donde fue atrapado y enviado a la cárcel. El capitán Jewitt se dio cuenta que éste era un hombre osado y temerario, pero se persuadió a sí mismo de que, dirigiéndolo juiciosamente, podía ser de utilidad; decidió, por tanto tomarlo como suboficial, aunque el gobernador discutió al respecto con él,

⁵⁸ “Relación de la gente que se halla embarcada sobre la fragata *Consecuencia*” (1 de marzo de 1817), en Argentina, Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales [en adelante solo Fondo del DEHN], Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Caja 1313, *Recibos de sueldos y otros gastos. Corsarios “Alcón” y “Argentina”*, Tomo III, Museo Naval Argentino, 1917.

⁵⁹ Henry M. BRACKENRIDGE: *Voyage to South America, performed by order of the american government, in the years 1817 and 1818, in the frigate Congress*, Baltimore, John D. Toy, 1819, pp. 264-265.

⁶⁰ Marino estadounidense, nacido en Wilmington, Delaware, en 1770. Para información biográfica, ver: Eduardo C. GERDING: “El sargento mayor de marina Thomas Taylor y la Sra. Mary Clarke”, *Boletín del Centro Naval*, 812 (2005), pp. 369-372.

⁶¹ “Carta de Francisco de Beranger” (15 de septiembre de 1815), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 15.

insistiendo en que se trataba de una persona altamente desprovista de principios.⁶²

Durante la guerra contra el Imperio del Brasil, la falta de naves continuó siendo un problema para las autoridades rioplatenses. Al momento de referirse a sus barcos de guerra, otro viajero inglés, John A. Beaumont, decía: «Su armada (si pueden llamarse así a unas cuantas cañoneras)». ⁶³ El panorama que describía Beaumont no podía estar más en lo cierto. Para enfrentar a las poderosas escuadras brasileñas, había nada más que 2 bergantines, 12 cañoneras y varios lanchones de guerra.⁶⁴ La gravedad de la situación hizo eco en las páginas de la Gaceta Mercantil de Buenos Aires.

Se está haciendo todo esfuerzo para poner los buques últimamente agregados al servicio de la nación en un estado eficaz. La actividad desplegada en los varios departamentos navales, es proporcionada a los grandes objetos que tienen a la vista. La importancia de tener una fuerte fuerza naval ya empieza a ser debidamente estimada...

...más no debemos olvidar que el enemigo (a lo menos en número) es muy poderoso teniendo, según se dice, nada menos de 57 buques de guerra...⁶⁵

Y como había ocurrido en los tiempos de la lucha por la independencia, también aquí fue difícil el reclutamiento.⁶⁶ Se precisaba de individuos con conocimientos náuticos y experiencia en la guerra naval; en suma, condiciones no existentes en el territorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Por ello, la prensa manifestaba que «en la guerra marítima que está para comenzarse, es fuerza que una gran porción de los marineros de la República sean ingleses y norte americanos». ⁶⁷ Incluso, la falta de brazos aptos para el servicio llegó a ser tan grave, que se necesitó discutir una ley de reclutamiento el 31 de diciembre de 1825.

...el gobierno empezó a hacer la armada naval [...] y al mismo tiempo que se iban haciendo los buques, tocó los medios de hacerse de marinería. Puso comisionados para que fueran reclutando, ofreció enganchamiento a los que entrasen al servicio, y también a los que enganchasen a algunos: llamó voluntarios; se puso de acuerdo con los patrones de los buques para que les fueran dando aquellos que no les hicieran falta para su servicio... no se

⁶² James WEDDELL: *Un Viaje hacia el Polo Sur realizado en los años 1822-1824*, Buenos Aires, Eudeba, 2010, p. 113.

⁶³ John A. BEAUMONT: *Travels in Buenos Ayres, and the adjacent provinces of the Río de la Plata*, London, James Ridgway, 1928, p. 242.

⁶⁴ Horacio RODRÍGUEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY: *Buques de la Armada Argentina 1810-1852. Sus comandos y operaciones*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999, p. 419.

⁶⁵ “Gaceta Mercantil, Buenos Aires, viernes 20 de enero de 1826”. Reproducido en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA: *Documentos del Almirante Brown*, Tomo I, Buenos Aires, ANH, 1958, pp. 12-13.

⁶⁶ Héctor J. TANZI: op. cit., p. 32.

⁶⁷ “Gaceta Mercantil, Buenos Aires, viernes 20 de enero de 1826”. Reproducido en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA: op. cit., pp. 12-13.

completaba el número de la marinería y se vio en la necesidad [...] de llamar a los matriculados: no comparecieron, y en este estado se vio obligado a hacer una leva de ellos. Se recogieron muchos, pero no alcanzaron a llenar las necesidades [...] y creyó que debía usar [...] la expresión forzarlos.⁶⁸

La ley fue finalmente aprobada y «todo individuo perteneciente a las tripulaciones de los buques nacionales, y embarcaciones de cabotaje» quedaba obligado a entrar al servicio de la marina. Los que se resistían serían enrolados por la fuerza.⁶⁹ Es así como las levas forzosas reclutaron a todo tipo de gentes. En ocasiones, se trataba de individuos que no solo desconocían la cadena de mando y la vida militar, sino que tampoco habían tenido contacto con el mar.⁷⁰ En otras oportunidades, se reclutaba a militares que, si bien podían estar en mayor o menor medida familiarizados con la vida castrense y la obediencia al mando, no eran marineros experimentados. Al servicio naval se pasaban los soldados que habían cometido faltas y actos de indisciplina, casi como un castigo.

Habiéndose el Gobierno conformado con [...] la nota del 21 del presente con que ha elevado el Sumario seguido al Cabo de Cazadores José María Velázquez sobre robo hecho a un soldado del propio Batallón; ha tenido a bien con fecha de este día decretar... Destinase a José María Velázquez Cabo depuesto de la Escuadra del Batallón de Cazadores a servir en la Armada Nacional por todo el tiempo de la guerra...⁷¹

También se reclutaron presos, como Rafael Martínez que había sido condenado a un mes de prisión y a dos años de servicio en el Batallón de Cazadores, aunque declarado inútil para dicha labor fue enviado a cumplir su tiempo en la marina.⁷² En ocasiones se buscó a los desertores para volver a emplearlos, como Juan y Pablo Reyes y Ríos, del Regimiento de Blandengues, que fueron puestos a disposición de la Comandancia de Marina para completar las tripulaciones de las escuadras.⁷³

⁶⁸ Emilio RAVIGNANI (ed.): *Asambleas constituyentes argentinas, seguidas de los textos constitucionales, legislativos y pactos interprovinciales que organizaron políticamente la nación: fuentes seleccionadas, coordinadas y anotadas en cumplimiento de la Ley 11.857*, Tomo segundo 1825-1826, Buenos Aires, Talleres S.A Casa Jacobo Peuser Ltda, 1937, p. 365.

⁶⁹ Pedro DE ANGELIS: op. cit., p. 725.

⁷⁰ «El gobierno considerando la necesidad de tripular el Bergantín Balcarce, ha dispuesto se reciban aunque nada sepan de mar, los diez individuos del Batallón de Fusileros que fueron mandados el 13 del pasado y que U.D desechó por no aptos para el servicio de la Marina» (“Carta de Francisco de la Cruz al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina. Notas varias y decretos, folio 169).

⁷¹ “Carta de Marcos Balcarce al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, Caja 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 39.

⁷² “Carta de Carlos de Alvear al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 78.

⁷³ “Carta de Carlos de Alvear al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 87.

Para Guillermo Brown, el escenario planteado tenía una explicación: la falta de marineros aptos para el servicio era producto de la popularidad del corso, que había sido reiniciado por las autoridades con motivo de la guerra con el Brasil.⁷⁴

El sistema de corsarios, que había sido muy estimulado por el gobierno... Produjo, sin embargo, fatales consecuencias a la Marina nacional, a la que dejó casi sin tripulaciones y desmoralizó completamente: pues los agentes de los corsarios no perdonaban medios para seducir a los hombres, a quienes tentaba tan poderosamente el prospecto del lucro, que ese prurito se extendió hasta los oficiales, muchos de los cuales abandonaron el servicio nacional y se entregaron al corso...⁷⁵

Había muchos emigrados recién llegados a Buenos Aires que veían con agrado engancharse en un puesto pago de forma temporal.⁷⁶ Las retribuciones eran más que sustanciosas. Mientras un marinero a bordo de las escuadras nacionales percibía un dinero mensual de 14 pesos en 1825,⁷⁷ con un posible adelanto de 40 pesos en concepto de enganche en 1826,⁷⁸ los corsarios como Convención Argentina, General Brown y Triunfo Argentino ofrecían entre 100 y 200 pesos de adelanto en 1827.⁷⁹ Además, los marineros recibían partes del botín obtenido en las capturas, cuando las autoridades declaraban a una presa como legítima y vendían su cargamento.

Artículo 45. Declarada la embarcación detenida por buena presa... Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones, la una de los tres quintos para la tripulación y guarnición y la otra de dos quintos para la oficialidad.⁸⁰

Esta repartición fue aumentada más tarde. En el rol de tripulación del corsario Triunfo Argentino, del 3 de julio de 1828, los 85 marineros que formaban parte de la dotación recibían 2 partes del botín cada uno, frente a las 24 partes del comandante y las 12 partes del cabo de presa.⁸¹

Pero el corso no solo ofrecía mejores perspectivas económicas que las escuadras de guerra nacionales, también superaba las pagas recibidas por los soldados en los ejércitos de tierra. Estas afirmaciones son posibles a partir del trabajo de Jorge Gelman y Daniel Santilli sobre los salarios en Buenos Aires, entre 1810 y 1870. Su estudio sostiene

⁷⁴ Miguel Á. DE MARCO: op. cit., p. 268; Jorge P. BARRALES: “Apreciaciones erróneas, esfuerzos dispersos e inconsciencia naval”, *Boletín del Centro Naval*, 843 (2016), p. 168.

⁷⁵ Guillermo BROWN: op. cit., p. 307.

⁷⁶ Brian VALE: op. cit., p. 48.

⁷⁷ “Ley fijando el sueldo de los empleados del ejército del 12 de noviembre de 1825”. Reproducido en Pedro DE ANGELIS: op. cit., pp. 712-714.

⁷⁸ Héctor J. TANZI: op. cit., p. 33.

⁷⁹ “Rol de Tripulación del Corsario Convención Argentina” (1827), “Tripulación del Corsario General Brown” (1827) y “Tripulación de la goleta Corsario nacional Triunfo Argentino” (1827), en AGN, 4-5-4, Gobierno, Guerra del Brasil.

⁸⁰ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, op. cit., pp. 38-40.

⁸¹ “Tripulación del Corsario General Brown” (1826), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

ne que las pagas de los soldados fueron altas, debido a la etapa de extrema militarización de las guerras por la independencia, en comparación a la media de salarios de la sociedad rioplatense.⁸² Esta distancia salarial se observó durante todo el periodo hasta la finalización de la guerra contra el Imperio del Brasil.⁸³

Partiendo del estudio anterior, podemos observar que un soldado recibía 7 pesos de paga en 1814, monto que se incrementó en 1819, totalizando 11 pesos, pero que se mantuvo constante hasta 1828.⁸⁴ En cambio, la suma que percibía el marinero corsario era superior. En 1817 ganaba un promedio de 15 y 12 pesos, cifra aumentada en los años siguientes, con adelantos que llegaron a ser muy elevados, como hemos visto en los casos de los buques Convención Argentina, General Brown y Triunfo Argentino, que ofrecían entre 100 y 200 pesos en concepto de adelanto en 1827.

En síntesis, si bien todavía es preciso un estudio más complejo sobre este tópico, podemos observar que las retribuciones salariales de los marineros vinculados al corso fueron superiores a las otorgadas por las escuadras y los ejércitos de línea de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Con considerables incrementos a lo largo del tiempo, la sumatoria del dinero adelantado y lo liquidado por el botín constituían un ingreso atractivo durante los tiempos de guerra contra la corona española y el Imperio del Brasil.

Algunas conclusiones

A lo largo de este trabajo, nuestro objeto de estudio han sido los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, que combatieron contra la corona española y el Imperio del Brasil. En ese sentido, hemos explorado algunas particularidades de este grupo social regularmente marginado por la historiografía, desde las recientes y nuevas perspectivas de los estudios socioculturales sobre la guerra.

Las Provincias Unidas del Río de la Plata debieron hacer frente a la escasez de buques de guerra para sus escuadras y a la falta de marineros idóneos para el servicio; todo ello, producto de los pocos recursos económicos y de la inexistente cultura marítima que imperaba en el territorio. Además, construir barcos de guerra y formar gente de mar demandaba tiempo, algo que no abundaba en aquellos momentos de crisis y conflicto bélico. En consecuencia, se optó por una guerra de corso: un sistema viable, pues permitía disponer de una fuerza naval sin invertir en buques o armamentos.

Algunas embarcaciones zarparon desde el espacio rioplatense; otras lo hicieron desde los Estados Unidos, aprovechando las diferentes ventajas que ofrecían puertos

⁸² La hipótesis inicial sobre la influencia decisiva del peso militar en el proceso político, económico y social en las Provincias Unidas del Río de la Plata pertenece a Tulio Halperín Donghi. Ver: Tulio HALPERÍN DONGHI: "Revolutionary militarization in Buenos Aires 1806-1815", *Past and Present*, 40 (1968), pp. 84-107; Para otra recomendable lectura sobre la temática: Alejandro M. RABINOVICH: "La militarización del Río de la Plata, 1810-1820. Elementos cuantitativos y conceptuales para un análisis", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 37 (2012), pp. 11-42.

⁸³ Jorge GELMAN y Daniel SANTILLI: "Los salarios y la desigualdad en Buenos Aires, 1810-1870", *América Latina en la Historia Económica*, 21:3 (2014), pp. 92-93.

⁸⁴ *Ibíd.*, pp. 109-110.

como Baltimore, con una experiencia corsaria asentada en la guerra angloestadounidense de 1812. Sea como fuere, con buenas expectativas de lucro y altas probabilidades de enriquecimiento, la actividad alcanzó una rápida popularidad. Las pagas que recibían los marineros superaban ampliamente lo otorgado por las escuadras navales de las Provincias Unidas del Río de la Plata. La mayor parte provenía del exterior, de naciones con tradición marítima como Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia.

Como hemos visto, durante los años de la guerra por la independencia, entre 1815 y 1821, la proporción de individuos angloparlantes fue superior al resto. Sin embargo, durante el período de 1825 a 1828, esto es, cuando las Provincias Unidas del Río de la Plata estaban en guerra contra el Imperio del Brasil, la composición social de la marinería corsaria cambió. En este sentido, individuos procedentes de otras latitudes, como España, Francia e Italia, ganaron mayor protagonismo frente a sus pares de Estados Unidos y Gran Bretaña.

A la diversidad de orígenes y procedencias, se sumaban otras cuestiones que hacían aún mayor la heterogeneidad de este componente social. En aquellos casos donde fue necesario completar las tripulaciones, las autoridades rioplatenses llevaron adelante levadas forzosas, embarcando individuos de distintas extracciones y condiciones. No faltaron criminales ni desertores, provenientes de las cárceles; tampoco individuos de las naves capturadas ni de los diferentes puertos donde las naves corsarias hacían escala. Incluso los soldados de las milicias y los ejércitos de línea, castigados por indisciplina y otras faltas, encontraron lugar a bordo de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata.